Die Eisenbahntransportgefährdung.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der juristischen Doktorwürde
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der
Universität Breslau

vorgelegt von

Walter Simon,
Referendar.

Breslau 1920.
Druck der Breslauer Genossenschafts-Buchdruckerei, E. G. m. b. H.

Gedruckt mit Genehmigung der Rechts-
und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Breslau.
Berichterstatter: Geh. Justizrat Prof. Dr. Greiener.

Literaturverzeichnis.

Aschrott und v. Liszt, Reform des R.St.G.B. II. Bd. 1911.
Becker, Der Begriff der Eisenbahn. Leipziger Dissertation 1910.
Berner, Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. 1898.
Binding, Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. 1904.
— Die Normen und ihre Übertretung. 1890.
v. Buri, Über den Begriff der Gefahr und seiner Anwendung auf den Versuch im Gerichtssaal. Bd. 40.
Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts. 1896.
— Eisenbahnrechtliche Entscheidungen.
Finger, Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. 1904.
Frank, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. 1908.
Hälschner, Das gemeine deutsche Strafrecht. 1887.
Hertz, Das Unrecht und die allgem. Lehren des Strafrechts. 1880.
v. Holtzendorff, Rechtslexikon. 1881.
John, Die Verbrechen gegen den Staat, in v. Holtzendorffs Handbuch des Deutschen Strafrechts. III. Bd. 1874.
Kander, Die Gefährdung des Eisenbahnbetriebs. Heidelberger Dissertation 1908.
v. Liszt, Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. 1891.
Look, Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen. 1893.
Meves, Über die Stellung des Reichsstrafrechts zum Eisenbahnwesen, im Gerichtssaal Bd. 26.
Meyer-Allfeld, Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. 1907.
Müller, Eisenbahntransportgefährdung durch Pflichtvernachlässigung der Angestellten. Leipziger Dissertation 1914.
Ohlshausen, Kommentar zum Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. 1914.

Oppenhoff-Delius, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. 1901.
Rotering, Gefahr und Gefährdung im Strafgesetzbuch, in Goltdammers Archiv Bd. 31.
Rubo, Kommentar über das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. 1879.
Rüdorff-Stenglein, Kommentar zum Strafgesetzbuch. 1892.
Schaper, Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen in v. Holtzendorffs Handbuch. III. Bd. 1874.
Schütze, Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. 1874.
v. Schwarze, Kommentar zum Strafgesetzbuch. 1884.
Stenglein, Über Eisenbahngefährdung in eisenbahnrechtlichen Entscheidungen. Band 15, von Eger.
Supper, Das Deutsche Eisenbahnstrafrecht. Tüb. Dissert. 1893.
v. Ullmann, Gefährdung des Eisenbahnbetriebes, in der vergleichenden Darstellung des Deutschen und ausländischen Strafrechts. Besonderer Teil, Bd. 9.
Vorentwurf zu einem deutschen Strafgesetzbuch. Berlin 1909.

Inhaltsverzeichnis.

Erster Abschnitt.

Allgemeiner Teil.

1. Einleitung.

Eine der wichtigsten Erfindungen, die der Beginn des 19. Jahrhunderts uns gebracht hat, ist die der Eisenbahn. Im 17. Jahrhundert war es bereits dem Physiker Denis Papin (um 1690) gelungen, den Dampf als bewegende Kraft zu verwenden; James Watt (1768—1819) hatte dann, auf dieser Erfindung aufbauend, die ersten brauchbaren Dampfmaschinen konstruiert. Einen weiteren Schritt vorwärts tat George Stephenson, der die bis dahin stationären Dampfmaschinen beweglich machte und im Jahre 1814 die erste Lokomotive schuf. Hiermit war das Zeichen für einen ungeheuren Aufschwung des Verkehrswesens gegeben; während vorher schon Holzbahnen mit Eisenschienen gebräuchlich waren — und zwar seit 1767 in englischen Bergwerken —, begann man nunmehr unter Benutzung der neuen Erfindung, die Bahnen dem weiteren Verkehr zugänglich zu machen. Bereits im Jahre 1825 wurde die erste, dem öffentlichen Verkehr dienende, mit Dampfkraft betriebene Eisenbahnstrecke: Stockton—Darlington eröffnet, der dann im Jahre 1830 die erste größere Eisenbahnlinie für den Personenverkehr Liverpool—Manchester folgte. In Deutschland, wo man der neuen Erfindung skeptisch, vielfach sogar spöttisch gegenüberstand, rang sich allmählich auch die Überzeugung von dem Wert der Eisenbahn durch; den ersten Anfang gab die Eröffnung der allerdings über den bloßen Lokalverkehr nicht hinausgehenden Eisenbahn Nürnberg—Fürth im Jahre

1835. Aber bereits 1837 hatte in Erkenntnis der Wichtigkeit des neuen Verkehrsmittels Sachsens die Strecke Leipzig—Dresden und ein Jahr später 1838 Preußen die Bahn Berlin—Potsdam geschaffen. Damit war der Grund für den großartigen Aufschwung des deutschen Eisenbahnnetzes gelegt; bereits im Jahre 1845 wurde die erste große Strecke Berlin—Hamburg eröffnet, der in immer schnellere Folge neue Linien folgten, so daß nunmehr die Eisenbahn wie ein dichtes stählernes Netz das gesamte Land überzieht. Den gleichen Siegeszug hatte die Eisenbahn in fast allen anderen Kulturländern angetreten, was schließlich soweit führte, daß man die Länder untereinander durch fortlaufende Strecken verband. So ist die Eisenbahn ein unentbehrlicher Träger des gesamten Wirtschafts- und Kulturlebens geworden.

Im einzelnen auf die Bedeutung, die sich das Eisenbahnwesen auf den verschiedenen Gebieten errungen hat, einzugehen, erübrigt sich, da sie auf der Hand liegt. Es soll in Kürze nur gestreift werden, wie auf wirtschaftlichem Gebiete der Personen- und Frachtverkehr eine ungeahnte Steigerung erfuhr, neben der eine erhebliche Verbilligung der Beförderungspreise[1]) einherging; der Austausch der Rohprodukte und Waren, der bisher nur auf den Wasserweg und den Pferdetransport angewiesen war, wurde jetzt erst in großem Umfange möglich gemacht, neue Absatzgebiete wurden für unsere Industrie- und sonstigen Erzeugnisse eröffnet, insbesondere wurden vielfach erst die Grundlagen für die Entwicklung unserer Industrie geschaffen. Nicht minder wichtig waren die Einwirkungen auf kulturellem Gebiet; durch die neue Verkehrsmöglichkeit wurden die Völker in die Lage gesetzt, sich mit Leichtigkeit gegenseitig kennen zu lernen, die Verbreitung der geistigen Erzeugnisse, der Produkte der Kunst und Wssenschaft wurde nunmehr in umfassenden Maße ermöglicht; Märkte und Ausstellungen wurden beschickt und wirkten befruchtend auf die Teilnehmer. Nicht zu vergessen sind dann noch die Wirkungen auf strategischem Gebiet, wo der letzte Weltkrieg uns den Wert der Eisenbahn für die Zwecke der Landesverteidigung erst so recht vor Augen geführt hat. Diese gewaltige Entwicklung voll-

---

[1]) Vgl. Supper a. a. O. S. 2 Anm. 4.

zog sich nun nicht sprungweise, sondern ging allmählich aus kleinen Anfängen heraus vor sich. Hand in Hand ging damit die technische Vervollkommnung der Eisenbahn. Während die erste Bahn noch als Sehenswürdigkeit betrachtet wurde, gewöhnte man sich bald daran, in den Eisenbahnen einen wesentlichen Faktor des Verkehrs zu erblicken. Immer neue Strecken wurden geschaffen, die schließlich dazu zwangen, zahlreiche öffentliche Straßen und Wege zu durchschneiden. Die Schnelligkeit nahm zu und mit ihr die Gefahren für die Allgemeinheit. So konnte es nicht fehlen, daß der Staat der Eisenbahn sein Augenmerk zuwenden mußte zwecks Schaffung von Bestimmungen einmal für die Regelung des Eisenbahnverkehrs, andererseits aber besonders für den Schutz desselben.

Uns interessiert hier nur der letztere Gesichtspunkt. Maßgebend für das Schutzbedürfnis der Eisenbahnen war in erster Linie die bei ihr Verwendung findende Benutzung der Naturkräfte, also damals des Dampfes. War man in der ersten Zeit infolge der Unvollkommenheit der Maschinen und der dadurch bedingten mäßigen Geschwindigkeit immer noch imstande, alle Eventualitäten leichter zu vermeiden oder weniger gefährlich zu gestalten, so schwand mit der Zunahme der technischen Verbesserungen und der immer steigenden Geschwindigkeit bald die Möglichkeit einer augenblicklichen Beherrschung des neuen Verkehrsmittels. Und dadurch wurden die Gefahren des Betriebs in enormem Maße erhöht. Die überaus schnelle Bewegung der schweren Wagen auf den eisernen Geleisen, die vielfach die öffentlichen Straßen und Wege überschritten, ließen es wahrscheinlich erscheinen, daß jede noch so unbedeutende Verletzung die schwersten Unglücksfälle in einem Maße hervorzurufen geeignet sei, wie es bei keiner anderen modernen Verkehrsanstalt auch nur annähernd der Fall war. Diesen außerordentlichen Gefahren, die mit dem Eisenbahnbetriebe verbunden waren, mußte nunmehr die Gesetzgebung Rechnung tragen und Vorschriften erlassen, die geeignet waren, die Integrität der Eisenbahn und der auf ihr beförderten Personen und Güter zu schützen und das Verbrechertum nach Möglichkeit von dieser den öffentlichen Interessen dienenden Verkehrsanstalt fernzuhalten.

2. Geschichtliche Entwicklung der Strafbestimmungen für die Eisenbahntransportgefährdung.

So kam es, daß bald nach dem Bau der ersten Eisenbahnen in Deutschland fast alle Einzelstaaten strafrechtliche Bestimmungen zum Schutze des neuen Verkehrsmittels erließen. Hatte man in der ersten Zeit geglaubt, daß man zunächst mit dem Erlasse polizeilicher Vorschriften auskommen würde, so sah man bald ein, daß gegenüber den Gefahren und Schäden, welche bei dem wachsenden Umfange und der Bedeutung des Eisenbahnverkehrs und der zunehmenden gefährlichen Natur des Eisenbahnbetriebes aus störenden Eingriffen in die Anlagen und den Betrieb der Eisenbahnen drohten, eine Regelung dieser Fragen auf dem Gebiet des materiellen Strafrechts erfolgen müsse. Die einzelnen Staaten halfen sich nun teils damit, daß sie über diesen Gegenstand besondere Gesetze oder Verordnungen erließen, teils, daß sie die Regelung dieser Fragen in ihrem Strafgesetzbuch vornahmen. Irgendwelche Folgerungen hieraus zu ziehen und etwa eine Scheidung in der Behandlung dieser gesetzlichen Bestimmungen eintreten zu lassen, liegt kein Grund vor, vielmehr ist der Unterschied ein rein äußerlicher.[1])

Der erste deutsche Staat, der dem Eisenbahnverkehr strafgesetzlichen Schutz zuteil werden ließ, war Sachsen, dessen „Kriminalgesetzbuch für das Königreich Sachsen vom 30. März 1838" unter dem Titel „Von gemeingefährlichen Handlungen" Strafbestimmungen zum Schutze der „zum öffentlichen Gebrauche dienenden Bauwerke" enthielt. Wenn auch hierbei die „Eisenbahn" nicht namentlich genannt worden ist, so ergeben doch die Protokolle der I. und II. Kammer, daß man unter den Begriff „Bauwerke" die staatlich konzessionierten Eisenbahnanlagen rechnete, wofür die Praxis der sächsischen Gerichte dann noch den Beweis erbracht hat.[2]) Eine genauere Regelung des Eisenbahnstrafrechts erfolgte dann in Sachsen durch das Gesetz betreffend die Beschädigung der Eisenbahnen und Telegraphen vom 11. August 1855, durch das insbesondere der Unterschied zwischen

---

[1]) So auch Look a. a. O. S. 9.

[2]) Vgl. auch die Ausführungen von Look a. a. O. S. 10.

vorsätzlicher und fahrlässiger Beschädigung der Eisenbahnanlagen, der Betriebs- und Beförderungsmittel und des sonstigen Zubehörs geregelt wurde. Mit unbedeutenden Abänderungen blieb dann dieses Gesetz in Kraft, bis es durch die Einführung des norddeutschen Strafgesetzbuches vom 31. Mai 1870 seine Gültigkeit verlor.

Auch die übrigen deutschen Staaten folgten Sachsen auf diesem Wege und erließen gesetzliche Bestimmungen für den Eisenbahnverkehr.[3])

Es verlohnt sich jedoch nur, näher auf die Entwicklung in Preußen einzugehen, da diese für das heutige Recht von allein ausschlaggebender Bedeutung geblieben ist. Erwähnt soll nur kurz werden, daß den Strafbestimmungen der anderen Einzelstaaten fast sämtlich der Gedankengang zugrunde lag, daß bestraft werden soll jede vorsätzliche und fahrlässige Beschädigung einer Eisenbahn, die Bereitung von Hindernissen auf der Fahrbahn oder sonstige Handlungen, durch die Leben und Gesundheit von Menschen beim Transport in Gefahr gesetzt wird. Strafschärfend sollte die Tötung oder Körperverletzung eines Menschen wirken.[4])

In Preußen ging die Entwicklung in der Weise vor sich, daß der Gesetzgeber auf Grund der Tatsache, daß man noch zu wenig Erfahrungen auf dem Gebiete des Eienbahnwesens gesammelt habe, zunächst nur allgemeine Grundsätze für den Eisenbahnverkehr aufstellte. Es geschah dies in demselben Jahre wie in Sachsen, nur einige Monate später, durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, das insbesondere nähere Bestimmungen

---

[3]) So: Braunschweig im Strafgesetzbuch v. 10. 7. 1840, Baden im Strafgesetzbuch v. 6. 3. 1845, Württemberg im Gesetz v. 2. 10. 1845, Meklenburg-Schwerin durch die Verordnung vom 31. 12. 1845, Hannover Gesetz v. 8. 8. 1846, Kurhessen Gesetz v. 19. 10. 1848, Nassau Strafgesetzbuch v. 14. 4. 1849, Bremen Verordnung v. 26. 11. 1849, Großherzogtum Hessen Gesetz v. 15. 5. 1852, Thüringen Strafgesetzbuch v. 1850, Oldenburg Strafgesetzbuch v. 3. 7. 1858, Bayern Strafgesetzbuch v. 10. 7. 1861, Lübeck Strafgesetzb. v. 20. 7. 1863, Mecklenburg-Strelitz 1866, Hamburg Strafgesetzbuch v. 30. 4. 1869, vgl. Look a. a. O. S. 12.

[4]) Vgl. Look a. a. O. S. 12.

über die Handhabung der Bahnpolizei enthielt. Aber schon zwei Jahre später erließ Preußen die „Verordnung wegen Bestrafung der Beschädiger von Eisenbahnanlagen vom 30. November 1840",[5]) die nunmehr eingehende strafrechtliche Vorschriften zum Schutze der Eisenbahn brachte. Diese Verordnung ist deshalb von besonderer Wichtigkeit, weil sie im wesentlichen die Grundlage der Bestimmungen des Preußischen Strafgesetzbuches und damit des Reichsstrafgesetzbuches geworden ist; es erscheint daher angebracht, genauer auf sie einzugehen.

Unter Androhung auffallend hoher Strafen wird sowohl die vorsätzliche wie die fahrlässige Transportgefährdung behandelt, die nicht nur durch Beschädigung der Eisenbahnanlagen oder der Transportmittel oder des sonstigen Zubehörs, sondern auch durch Bereiten von Hindernissen auf der Fahrbahn verübt werden kann.[6]) Der Wortlaut des § 1 ergibt genau, daß sich der Vorsatz bezw. die Fahrlässigkeit auf die Beschädigung oder das Bereiten von Hindernissen erstrecken muß. Strafschärfend wirkt auch hier schon der Umstand, daß durch diese Handlung der Tod oder eine Körperverletzung eines Menschen verursacht worden ist.[7]) Ist die Hervorbringung einer Gefahr für den Transport durch den Täter beabsichtigt, so soll noch eine besondere Steigerung bei der Zumessung der Strafe eintreten.[8]) Schließlich findet die Strafe für die fahrlässige Transportgefährdung auch Anwendung auf die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Transportbetrieb angestellten Personen (die sogenannten Eisenbahnoffizianten), und zwar auch dann, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.[9]) Eine Verschärfung erfuhren die in dieser Verordnung vorgesehenen Strafen noch durch das „Gesetz betr. die Stellung unter Polizeiaufsicht vom 12. Februar 1850", nach dem die wegen vorsätzlicher Transportgefährdung zu sechswöchentlicher oder längerer Freiheitsstrafe Verurteilten

[5]) Pr. Gesetzsammlung 1841 S. 9.

[6]) § 1 bezw. 4 der Verordnung.

[7]) § 2 a. a. O.

[8]) § 3 a. a. O.

[9]) § 5 a. a. O.

unter Polizeiaufsicht gestellt werden mußten. Als dann Preußen im Jahre 1851 sein „Strafgesetzbuch für die Preußischen Staaten vom 14. April 1851“ schuf, fanden hierin die bisherigen Bestimmungen über die Eisenbahntransportgefährdung fast unverändert Aufnahme; neu ist eigentlich nur die Einführung der Todesstrafe für den Fall der Tötung eines Menschen.

Die Entwicklung der Strafbestimmungen für die Eisenbahntransportgefährdung fand dann in Preußen wie den anderen Einzelstaaten ihren einheitlichen Abschluß in dem Strafgesetzbuche des Norddeutschen Bundes bezw. dem Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1870. In dieses sind die Bestimmungen des Preußischen Strafgesetzbuches von 1851 fast unverändert übernommen worden; nur hat man an Stelle der Todesstrafe wieder auf die in der Preußischen Verordnung von 1840 eingesetzten Strafen zurückgegriffen. Eine Neuerung ist darin zu erblicken, daß in den Absatz 1 des § 315 R.St.G.B. der Zusatz „durch falsche Zeichen oder Signale“ eingeschoben wurde.

Zweiter Abschnitt.

Besonderer Teil.

A. Die allgemeine Eisenbahntransportgefährdung.

I. In objektiver Hinsicht.

Die Eisenbahntransportgefährdung wird im geltenden Recht in den §§ 315, 316 R.St.G.B. behandelt, die folgenden Wortlaut haben:

§ 315.

„Wer vorsätzlich Eisenbahnanlagen, Beförderungsmittel oder sonstiges Zubehör derselben dergestalt beschädigt, oder auf der Fahrbahn durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, daß dadurch der Transport in Gefahr gesetzt wird, wird mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren bestraft.

Ist durch die Handlung eine schwere Körperverletzung verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter 5 Jahren

3*

und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein."

§ 316.

„Wer fahrläsigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahre oder mit Geldstrafe bis zu 900 Mark und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis von 1 Monat bis zu 3 Jahren bestraft.

Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen."

a) Begriff der Eisenbahn.

Ehe wir uns den einzelnen Tatbestandsmerkmalen dieser Paragraphen zuwenden, müssen wir erst die Frage beantworten:

Was versteht das Gesetz hier unter „Eisenbahn"? Da das Gesetz nur von Eisenbahnen ohne nähere Begrenzung spricht, ist bei der Verschiedenartigkeit derselben in verwaltungsrechtlicher wie technischer Hinsicht nicht ohne weiteres ersichtlich, welche Bahnen dem Schutze obiger Strafbestimmungen zu unterstellen sind. Daß der Sprachgebrauch mit dem Ausdruck „Eisenbahn" ganz verschiedene Begriffe verbindet, erhellt schon aus der Gegenüberstellung der beiden Bezeichnungen „Dampfeisenbahn" und „Pferdeeisenbahn"; bei letzterer liegt nicht etwa nur eine ungenaue Ausdrucksweise vor, sondern es gehören die Pferdeeisenbahnen tatsächlich zu dem großen Gattungsbegriff „Eisenbahnen", wie das Reichshaftpflichtgesetz beweist, dessen Normen auf die Pferdeeisenbahnen Anwendung finden, während, wie jetzt schon vorweggenommen werden kann, nach allgemeiner Ansicht die Pferdeeisenbahnen nicht unter den Begriff der „Eisenbahn" des Strafgesetzbuches fallen. Hieraus schon ergibt sich, daß der Begriff „Eisenbahn" in der deutschen Rechtssprache kein einheitlicher ist. Aus diesem Grunde und insbesondere, weil die Materialien zum

R.St.G.B. keinen Anhalt für die Auslegung bieten, ist die Frage, was unter Eisenbahnen im Sinne der §§ 315, 316 R.St.G.B. zu verstehen ist, sehr bestritten.

Im weitesten Sinne versteht man unter „Eisenbahn" begrifflich jede zum Transport von Menschen und Gütern bestimmte Anlage, bei der die Transportmittel auf festen, die Bahn genau vorzeichnenden Schienen sich bewegen.[1]) Zweifel bestehen hingegen einmal darin, ob die Bahn öffentlichen Zwecken dienen muß, oder ob auch Privatbahnen den Schutz der beiden Paragraphen genießen, dann aber auch darin, ob nur Lokomotiveisenbahnen mit Dampfbetrieb geschützt sind, oder auch alle anderen durch elementare Triebkräfte bewegten Bahnen oder schließlich alle Bahnen ohne Rücksicht auf die Art der Triebkraft.

Die Ansicht, daß unter den Begriff der Eisenbahn nur die dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen fallen, wird besonders von Binding[2]) und Eger[4]) vertreten. Binding behauptet, daß sich die §§ 315, 316 allein auf die dem allgemeinen Verkehr von Ort zu Ort und der Landesverteidigung dienenden Lokomotiveisenbahnen beziehen, und stützt sich hierbei auf die Reichsverfassung (Art. 4 Z. 8, Art. 41—47), die nur an diese Eisenbahnen gedacht habe, wenn sie dem Reiche die Gesetzgebung und die Aufsicht über das deutsche Eisenbahnwesen überweist. Es sei ausgeschlossen, daß die Paragraphen sich auch auf andere, als die genannten Eisenbahnen erstrecken; es scheiden aus dem Kreise der Eisenbahnen „alle Bahnen für den Privatgebrauch" — einerlei wie betrieben —, alle reinen Lokalbahnen aus. Eger[4]) weist darauf hin, daß die Schaffung besonderer eisenbahnstrafrechtlicher Bestimmungen gerade auf der Erwägung beruhe, daß mit dem Betrieb der öffentlichen Lokomotiveisenbahnen ganz außergewöhnliche, anderen Transportunternehmungen nicht

---

[1]) So: Olshausen zu § 315; Hälschner Band II S. 641; Meyer-Allfeld S. 596; Frank Nr. II, 1, Eger Bd. II S. 155 Nr. 19; Binding II S. 41; Supper a. a. O. S. 32; E.R.G., Bd. 12 S. 207 und 371.

[2]) a. a. O. S. 41.

[3]) a. a. O. S. 153.

[4]) a. a. O. S. 153.

in gleichem Maße eigene Betriebsgefahren verbunden seien. „Die außerordentlich gefährliche Natur gerade dieses Transportbetriebes, die enorm schnelle Bewegung schwerer Wagen mittels beweglicher Dampfmaschinen auf eisernen Geleisen und unter Durchschneidung zahlreicher öffentlicher Straßen und Wege auf große Landesteile durchziehenden Strecken erheischen besondere strafrechtliche Bestimmungen.“ Andere Transportunternehmungen von gleich intensiver und extensiver Betriebsgefahr und Vekehrsbedeutung gäbe es gegenwärtig nicht und habe es insbesondere zur Zeit der Schaffung des Preußischen Gesetzes nicht gegeben. Daher sei die Ausdehnung der Vorschriften auf andere als öffentliche Bahnen unzulässig.

Die herrschende Meinung, vertreten insbesondere von Liszt,[5]) Meyer-Allfeld,[6]) Hälschner,[7]) Rüdorff,[8]) Look,[9]) Supper,[10]) Oppenhoff, Olshausen,[11]) von Ullmann[12]) und vom Reichsgericht,[13]) hat sich jedoch auf den entgegengesetzten Standpunkt gestellt. Denn es macht keinen Unterschied, ob die Bahn zu öffentlichen oder privaten Zwecken dient, die Gefahr für die Mitreisenden oder Güter bleibt immer die gleiche. Eger und Binding verkennen völlig die Absicht des Gesetzes, welches doch allein die Gefährlichkeit des Betriebes zur Grundlage seiner Strafbestimmungen gemacht hat. Mit dieser Gefährlichkeit steht aber die Öffentlichkeit nicht im geringsten Zusammenhange; außerdem kann man im Gesetz selbst noch eine Unterstützung dieser Ansicht finden; denn es spricht gegen jene Annahme noch die ausdrückliche Hervorhebung in den §§ 317, 318 R.St.G.B., wo von einer zu „öffentlichen“ Zwecken dienenden Telegraphenanlage die Rede ist, woraus man per argumentum e contrario folgern kann, daß

[5]) a. a. O. S. 516.
[6]) a. a. O. S. 596.
[7]) a. a. O. Bd. II S. 642.
[8]) a. a. O. § 315, 316 Nr. 1.
[9]) a. a. O. S. 158.
[10]) a. a. O. S. 34.
[11]) a. a. O. zu § 315 Z. 4.
[12]) a. a. O. S. 87.
[13]) E.R.G. Bd. 9 S. 235, Bd. 13 S. 380.

die §§ 315, 316 R.St.G.B. sich nicht nur auf öffentliche Eisenbahnen beziehen.

Von weit größerer Bedeutung als der eben entschiedene Streitpunkt ist die Frage, ob der Schutz der §§ 315, 316 R.St.G.B. sich auch auf andere als mit Dampf bewegte Bahnen erstreckt, also auf alle mittels elementarer Naturkräfte betriebenen Bahnen, oder ob die Fortschritte, die die Technik gerade auf diesem Gebiet in dem letzten Jahrhundert gemacht hat, ohne Einfluß geblieben ist.

Die erste Auslegung wird nun von Binding[14]) und Eger[15]) vertreten, die unter Eisenbahnen positiv nur die mittels Dampfkraft betriebenen Lokomotiveisenbahnen verstanden wissen wollen; wie Binding ausdrücklich sagt, sei die Ausdehnung der §§ 315, 316 R.StG.B. auf Bahnen mit anders gearteten Betrieben eine gemäß § 2 R.St.G.B. unerlaubte Analogie; es müssen demnach alle durch Elektrizität oder andere Kraft bewegten Bahnen ausscheiden. Eger beruft sich zur Erhärtung seiner Ansicht noch darauf, daß bei Beratung der Novelle zum Strafgesetzbuch vom 26. Februar 1876 der vom Reichskanzleramte an den Bundesrat gelangte Antrag um Aufnahme eines § 320 a, wonach „unter Eisenbahn im Sinne dieses Strafgesetzbuches auch diejenigen Eisenbahnen zu verstehen seien, auf welchen der Transport durch eine andere Kraft, als die Dampfkraft betrieben werde", abgelehnt wurde, und folgert hieraus, daß die Anwendung der §§ 315 ff. R.St.G.B. auch schon aus diesem Grunde unerlaubt sei.

Der Schluß, den Eger hieraus zieht, ist jedoch unberechtigt, da zu der Zeit, als die Aufnahme des § 320 a beantragt wurde, andere mit elementarer Kraft auf fester Schienenspur betriebene Bahnen noch nicht existierten, und diese Bestimmung sich daher nur auf die Pferdeeisenbahn beziehen konnte. Die Ablehnung dieses Gesetzentwurfes steht durchaus nicht in Widerspruch mit der Rechtssprechung, die den mit tierischen Kräften bewegten Bahnen nach wie vor ihren Schutz versagt.[16])

---

[14]) a. a. O. S. 41.

[15]) a. a. O. S. 153.

[16]) Vgl. E R.G. Bd. 12 S. 205.

Die herrschende Meinung nun, vertreten von Hälschner,[17]) Liszt,[18]) Meyer-Allfeld,[19]) Rubo[20]) Berner,[21]) Frank,[22]) Oppenhoff,[23]) Look,[24]) Supper,[25]) hat weitergehend den Schutz der §§ 315, 316 R.St.G.B. auch auf die Eisenbahnen ausgedehnt, deren Betrieb mittels anderer elementarer Naturkräfte erfolgt, als des Dampfes. Zur Begründung wird ausgeführt, daß ja gerade die Entfesselung von Naturkräften für die Aufnahme der fraglichen Strafbestimmungen in den Abschnitt 27 R.St.G.B. der leitende Gesichtspunkt gewesen ist, und dieser nicht nur bei den Dampfbahnen, sondern in mindestens gleichem Maße auch bei den mechanisch betriebenen Bahnen zutrifft. Überdies wird es auch nicht in der Absicht des Gesetzgebers gelegen haben, nur Bestimmungen für die damals gerade herrschenden Zustände zu treffen; es ist vielmehr anzunehmen, daß er auch etwaige spätere Wandlungen im Auge behalten und bei der Abfassung der Gesetze berücksichtigt hat. Stets ist nur der Sinn der Gesetze für die Anwendung in dem betreffenden Falle maßgebend, und dieser geht bei der Transportgefährdung auf die Verhütung einer gemeinen Gefahr. Dies muß immer der Kernpunkt der Auslegung sein. Treffend hat sich das R.G. in seiner Entscheidung vom 17. September 1885 (Entsch. Bd. 12 S. 373/73) geäußert: „Das Strafgesetz enthält nirgends eine Andeutung, daß man nur eine bestimmte Naturkraft im Auge hatte und nur den Dampfbetrieb sichern wollte. Daraus, daß man bei der Abfassung des Gesetzes zunächst an diese Art der bewegenden Kraft dachte, folgt nicht, daß man den gleich nötigen Schutz einer etwa künftig angewandten elementaren Kraft versagen wollte. Völlig unrichtig ist die Behauptung, daß das Gesetz nur auf die vom Gesetzgeber direkt erwogenen Fälle Anwendung finden dürfe; der Gesetzgeber

[17]) a. a. O. Bd. II 642.

[18]) § 128 Ziff. 4 S. 446.

[19]) a. a. O. S. 596.

[20]) a. a. O. § 315 Nr. 4.

[21]) a. a. O. S. 644.

[22]) a. a. O. § 315 Nr. 2.

[23]) a. a. O. § 315 Nr. 2.

[24]) a. a. O. S. 159 und

[25]) a. a. O. S. 21.

vermag nicht im voraus die reiche Mannigfaltigkeit des Lebens zu fixieren, es gelte das Gesetz vielmehr für alle Fälle, auf die es nach richtiger Auslegung paßt, mag der Gesetzgeber an dieselben gedacht haben oder nicht, und es ist im letzteren Falle keine analoge, sondern nur direkte Anwendung des Gesetzes, welcher der Grundsatz des § 2 R.St.G.B. nicht entgegensteht."

Es folgt also hieraus, daß nach der herrschenden Ansicht die mit anderen Elementarkräften betriebenen Eisenbahnen, also mit Elektrizität, Motorantrieb oder komprimierter Luft usw., den Schutz der §§ 315, 316 R.St.G.B. genießen, der jedoch den mit menschlicher oder tierischer Kraft bewegten Bahnen versagt werden muß. Letztere Frage, ob die Pferdebahnen zu den Eisenbahnen des St.G.B. gehören, ist früher vielfach erörtert worden; heute ist diese Frage in Anbetracht des Umstandes, daß die Pferdebahnen fast überall durch elektrische Bahnen ersetzt worden sind, kaum noch von praktischer Bedeutung.

Ein weiteres Erfordernis, das von der gesamten Literatur für den Begriff der Eisenbahn gefordert wird, ist das Vorhandensein von festen Schienen. Daß es auf das Material der Schienen nicht ankommt, also daß es sich nicht etwa nur um eiserne Schienen handeln muß, ist jetzt allgemein anerkannt. Ob die Schienen des weiteren auf einer besonderen Fahrbahn befestigt sind oder in die gewöhnliche Straße eingelassen sind, ist ohne Belang.

Bezüglich der besonderen Arten der Bahnen ist Einheitlichkeit noch nicht überall erzielt. Während die elektrisch betriebenen großen Eisenbahnen ohne weiteres unter den Begriff der Eisenbahn fallen, ist die Lage bezüglich der in den Städten üblichen elektrischen Straßenbahnen noch ungeklärt. M. E. nach liegt kein Grund vor, sie nicht mit unter die Eisenbahnen zu rechnen; infolge der hohen Verkehrssicherheit dieser Bahnen werden sich ja größtenteils alle Gefahren rechtzeitig vermeiden lassen, aber Fälle sind doch denkbar, wo dieselben Bedingungen wie bei den großen Eisenbahnen gegeben sind; man denke nur an die Straßenbahnen im Waldenburger Industriegebiet und im Rheinlande, die lange Strecken außerhalb der Ortschaften auf den Straßen mit sehr hoher Geschwindigkeit fahren, wobei die Mög-

lichkeit, die Strecke zu beschädigen und dadurch ein Unglück herbeizuführen, leicht gegeben ist.

Des weiteren genießen auch die Drahtseilbahnen den Schutz der §§ 315, 316 R.St.G.B. Nach allgemeiner Ansicht[26]) sollen dagegen die sogenannten Schwebebahnen nicht als Eisenbahn angesehen werden, und zwar deshalb, weil bei ihnen die Schienen fehlen. Meiner Ansicht nach klammert man sich hierbei jedoch fälschlich zu sehr an den Begriff der Schienen; denn das Maßgebende ist doch eigentlich der Gedanke, daß die Bahn in eine feste Fahrbahn gezwungen wird, die ein beliebiges Ausweichen unmöglich macht. Dies ist bei der Schwebebahn der Fall, es ist m. E. sogar eine Fahrbahn vorhanden, die durch die Führung der Träger für die Seile gebildet wird. Überdies gibt es doch sogar Schwebebahnen, die nicht auf Drahtseilen, sondern auf festen Schienen laufen, wie z. B. die Schwebebahn Elberfeld-Barmen.

Die gleislosen elektrischen Bahnen dagegen, die durch einen Bügel ihren Strom aus der elektrischen Leitung entnehmen, unter die Eisenbahnen zu rechnen, halte ich für falsch, da ihnen ja infolge der Beweglichkeit des Bügels eine ausreichende Ausweichmöglichkeit gegeben ist, durch die sie in der Lage sind, gefährdende Hindernisse zu umgehen.

Gleichgültig ist es des weiteren, ob die treibende Maschine ein besonderes Gefährt bildet, oder ob sie in dem die Personen oder Sachen befördernden Wagen enthalten ist. Ebenso ist es einflußlos, ob die Bahn der Beförderung von Menschen oder nur der von Gütern dient, ebenso ob sie als Vollbahn, Sekundärbahn oder Kleinbahn betrieben wird. Unberücksichtigt bleiben auch die Eigentumsverhältnisse, ob es sich um eine Staatsbahn oder eine im privaten Besitz befindliche Bahn handelt. Auch spielt es keine Rolle, ob die Bahn zu öffentlichen Zwecken oder zu Privatzwecken bestimmt ist, wie das R.G. in seinen Entscheidungen Bd. 9 S. 233 und Bd. 13 S. 380 ausgeführt hat; denn die Gefahr für die Fahrgäste und die Güter ist genau die gleiche, ob nun nur z. B. geschlossene Arbeiterzüge befördert werden, oder ob die Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr allgemein zugänglich ist.

---

[26]) Vgl. Olshausen § 315, 3a.

Die Gefahr, die der Betrieb der Eisenbahn mit sich bringt, war das ausschlaggebende Moment für den Erlaß der Strafbestimmungen und, da die Gefahr von der Öffentlichkeit ganz unabhängig ist, so muß es auch einflußlos bleiben, in wessen Eigentum die Eisenbahn steht. Die noch im Bau befindlichen Eisenbahnen gehören gleichfalls zu den „Eisenbahnen", falls Transporte auf ihnen verkehren, z. B. Bauzüge.[27]) Ebenso die Bahnen, die nur zu Bauzwecken dienen.[28]) Voraussetzung ist nur, daß die Bahn zum Zwecke des Transports in Benutzung genommen worden ist. Auch die Bahnen sind Eisenbahnen, die nur industriellen Zwecken dienen, wie Bahnen in Fabriken oder Bergwerken. Gleichgültig bleibt schließlich auch die Zahl der Wagen, ob also der Verkehr nur durch einzelne Triebwagen oder längere Züge aufrecht erhalten wird.

b) Begriff des „Transportes".

Zur Anwendbarkeit der §§ 315, 316 R.St.G.B. ist weiter erforderlich, daß der Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr gesetzt wird. Was unter „Transport", in dessen Gefährdung der eigentliche Kern der strafbaren Handlung dieser beiden Paragraphen liegt, verstanden werden soll, ist ebenso bestritten, wie der Begriff der Eisenbahn. Auch hier läßt sich weder aus dem Gesetz, noch aus der historischen Entwicklung desselben entnehmen, welche rechtliche Bedeutung dem Wort „Transport" beizumessen ist, da sowohl die Verordnung vom Jahre 1840, wie das preußische Strafgesetzbuch vom Jahre 1851 gleichfalls vom „Transport" ohne nähere Bestimmung sprechen und auch die Materialien keinen Anhalt bieten. Eine weitere Erschwerung wird dadurch bedingt, daß die §§ 315 und 316 Absatz 1 von „dem Transport" sprechen, während im § 316 Absatz 2 von „einem Transport" die Rede ist.

Daß der bestimmte und der unbestimmte Artikel an sich etwas Verschiedenes bezeichnen, ist zweifellos. Es ist daher zunächst die Frage zu entscheiden, ob diese Verschiedenheit im Ausdruck, der im

---

[27]) So: Binding Bd. II S. 42/43; Supper a. a. O. S. 34.

[28]) Goltdammers Archiv Bd. 25 S. 331.

Falle der §§ 315, 316 Absatz 1 mehr auf einen abstrakten, im Falle des § 316 Absatz 2 mehr auf einen konkreten Transport hinweist, vom Gesetzgeber beabsichtigt ist, oder ob nur eine Ungenauigkeit in der Abfassung des Strafgesetzbuches vorliegt. Die Entstehungsgeschichte des Gesetzes gibt hierüber keine Auskunft, es ist in ihr keinerlei Andeutung zu finden, daß im vorliegenden Fall verschiedenes gemeint sein soll. Und doch würde durch diesen Wechsel des Artikels in dem einen Falle das Objekt der Gefährdung ein ganz anderes sein, wie in dem anderen, falls man mit der beabsichtigten Verschiedenheit durch den Gesetzgeber rechnete. Letzteren Standpunkt vertreten Rüdorff-Stenglein[1]) und insbesondere Frank,[2]) der annimmt, daß es sich im § 316 Abs. 2 nur um einen bestimmten Transport handeln könne, weil sonst die Haftbarkeit der Beamten übermäßig weit ausgedehnt wäre. Hiergegen ist anzuführen, daß eine Einschränkung der Haftung der Angestellten sicher der Absicht des Gesetzgebers widerspricht. Es steht fest, daß der Wille des Gesetzgebers dahin geht, durch eine äußerst strenge Haftung die Bahnangestellten zur gewissenhaften Erfüllung ihrer Pflicht anzuhalten. Die strenge Haftung kommt insbesondere dadurch zum Ausdruck, daß bei der durch Pflichtvernachlässigung eines Angestellten herbeigeführten Transportgefährdung nicht einmal ein Verschulden hinsichtlich der Gefährdung gefordert wird, sondern schon die bloße Tatsache einer fahrlässigen Pflichtvernachlässigung als Ursache einer Transportgefährdung, auch wenn sie nicht vorauszusehen war, zur Bestrafung genügt. Dem würde es vollkommen widersprechen, wenn andererseits die Haftung wieder eingeschränkt würde. Die herrschende Meinung[3]) geht daher meines Ermessens mit Recht dahin, daß hier nur eine Ungenauigkeit der Ausdrucksweise vorliegt, und ein materieller Unterschied derselben nicht zugrunde gelegt werden darf. Schon die §§ 294, 295 des Pr.St.G.B. weisen ebenso wie die §§ 1 Anm. 4 und 5 der Verordnung von 1840 den gleichen Unterschied in der Fassung auf, ohne daß die

---

[1]) a. a. O. § 315 Nr. 2.

[2]) a. a. O. § 316 Nr. 2.

[3]) Binding a. a. O. S. 42; Oppenhoff § 315 Nr. 7; Olshausen § 315 Nr. 5; Supper S. 38.

Materialen einen Anhalt dafür ergeben, daß dadurch ein sachlicher Unterschied ausgedrückt werden soll. Wäre dies aber die Absicht des Gesetzgebers gewesen, dann hätte er die Gründe, die ihn zu der Unterscheidung geführt hätten, in den Verhandlungen mitteilen und darlegen müssen, wie der Ausdruck „Transport" im einzelnen Falle aufgefaßt werden soll. In demselben Sinne wie die herrschende Meinung, äußert sich auch das Reichsgericht, das in Bd. 11 S. 205 noch ausführt:

„Es ist von vornherein schwer erklärlich, wie man dazu hätte kommen sollen, eine Pflichtvernachlässigung nur dann mit Strafe zu bedrohen, wenn ein bestimmter Transport in Gefahr gesetzt wird, dagegen bei dem im Absatz 1 des § 316 vorgesehenen Fahrlässigkeitsvergehen jede Gefährdung des Betriebes zu ahnden. Ein Grund, zwei in einem Paragraphen zusammengefaßte nahe verwandte Vergehen abweichend zu behandeln, ist um so weniger ersichtlich, als auch die am Absatz 2 bezeichneten Beamten sich einer Gefährdung aus Fahrlässigkeit schuldig machen können und eine Vernachlässigung der diesen obliegenden Pflichten nicht weniger schwer ins Gewicht fällt, als eine sonstige fahrlässige Gefährdung."

Zusammenfassend ist also festzustellen, daß es sich hier nur um eine Ungenauigkeit des Ausdrucks handelt.

Was nun den Begriff „Transport" anlangt, so herrscht hierüber, wie oben bereits erwähnt, ebenfalls Streit. Die eine Seite legt ihn dahin aus, daß das Gesetz den abstrakten Transport gemeint hat, während andere hierunter nur den konkreten Transport verstanden wissen wollen. Eine dritte Meinung, die hauptsächlich von Binding[4]) und Look[5]) vertreten wird, halten den Ausdruck „Transport" überhaupt für verfehlt; „Transport" wäre hier nur die ungenaue Bezeichnung für „Betrieb".

Daß zwischen den beiden Begriffen „Betrieb" und „Transport" ein strenger Unterschied zu machen ist, hebt zunächst Eger[6]) hervor. „Beide verfolgen wesentlich verschiedene Zwecke; während

---

[4]) a. a. O. S. 42.
[5]) a. a. O. S. 189.
[6]) a. a. O. Bd. 2 S. 2ff.

der „Betrieb“ die betriebssichere Instandhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, die Ordnung und Sicherheit der Betriebsführung, die ordnungsmäßige Benutzung und den Schutz der Eisenbahn und ihres Betriebes zum Gegenstande hat und solchergestalt die notwendige Voraussetzung und Grundlage für den Transport bildet, umfaßt der „Transport“ das Beförderungsgeschäft der Eisenbahnen, das Transportgewerbe, welches diese in ihrer Eigenschaft als Frachtführer üben, und alle sich daraus im Verhältnis der Eisenbahn im Staate zu anderen Eisenbahnen und zum Publikum ergebenden Beziehungen. Die Trennung beider Begriffe — Betrieb und Transport — ist hiernach durch die Natur der Sache geboten. Der Eisenbahnbetrieb kann gewissermaßen als der technische, der Verkehrssicherheit dienende Teil, der Eisenbahntransport als der gewerbliche und geschäftliche (ökonomische), dem wirtschaftlichen Verkehrsbedürfnisse gewidmete Teil der Tätigkeit des Eisenbahnunternehmens bezeichnet werden.“

Die Ausführungen Egers entbehren sicherlich nicht der Richtigkeit; andererseits aber führen sie dazu, anzunehmen, daß im Gesetz eigentlich von „Betriebsgefährdung“ die Rede sei. Daß diese Auffassung die richtige ist, ergibt zunächst die Praxis des Reichsgerichts; dieses äußert sich in der Entscheidung vom 30. Oktober 1884[7]) folgendermaßen: „In den §§ 315, 316 Abs. 1 R.St.G.B. ist davon die Rede, daß „der Transport“ in Gefahr gesetzt wird, bezw. jemand durch eine der im Gesetz bezeichneten Handlungen „den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt“. Hier fehlt jeder Anhaltspunkt dafür, daß nur die Gefährdung eines bestimmten Eisenbahnzuges oder bestimmten Zug- oder Transportmittels die Anwendung der in Frage stehenden Strafbestimmungen rechtfertigen solle. Vielmehr führt die Fassung des Gesetzes zu der Auslegung, daß unter „Transport“ die Benutzung der Eisenbahn zu den ihr eigentümlichen Zwecken, d. h. zur Beförderung von Personen und Gütern verstanden wird, und daß eine Gefährdung dieser Beförderung oder des Betriebs der Eisenbahn genügt, um die Anwendung des Strafgesetzes, falls alle übrigen Voraussetzungen desselben vorliegen, zu recht-

[7]) E.R.G. B. II S. 205.

fertigen. Nach dieser Auffassung bedeutet Gefährdung des Transportes dasselbe, wie Gefährdung des Eisenbahnbetriebes im allgemeinen. Wird schon durch die Fassung der angeführten Paragraphen nicht die Annahme gerechtfertigt, die Bestrafung solle von dem Nachweis abhängig gemacht werden, daß ein genau zu bezeichnender Eisenbahnzug gefährdet worden sei, so spricht gegen die beschränkende Auslegung ferner der Grund des Gesetzes, durch das offenbar der Eisenbahnbetrieb im allgemeinen gegen vorsätzliche wie fahrlässige Gefährdung geschützt werden solle."

Noch deutlicher sagt das Urteil vom 23. Mai 1887:[8]) „Der Transport auf einer Eisenbahn ist ein Ausdruck, welcher den gesamten Transportdienst als eine Einheit bezeichnet; er ist also gleichbedeutend mit Eisenbahnbetrieb auf der bestimmten Eisenbahn, um welche es sich im einzelnen Falle handelt, oder mit Benutzung der Eisenbahn zu den ihr eigentümlichen Transportzwecken."

Die weiteren Entscheidungen vom 8. Februar 1892[9]) und 14. Juni 1897[10]) heben nochmals hervor, daß es sich bei der Eisenbahntransportgefährdung um den „Betrieb" handle, wobei das erstere Urteil noch in der Gefährdung eines bestimmten Transportes den augenfälligsten Beweis der Transportgefährdung im allgemeinen erblickt.

Ein weiterer Beweis dafür, daß unter „Transportgefährdung" eigentlich Betriebsgefährdung zu verstehen ist, ist auch darin zu erblicken, daß der Vorentwurf zu einem neuen Strafgesetzbuch (Berlin 1909) den Ausdruck „Transport" vermeidet und dafür „Betrieb" verwendet.

Aus alledem ergibt sich daher, daß man unter „Transport" im Sinne von §§ 315, 316 R.St.G.B. sowohl den Betrieb in dem oben von Eger vertretenen Sinne, wie auch den einzelnen bestimmten Transport, d. h. den einzelnen Transportzug und das einzelne Transportmittel zu verstehen hat.[11])

---

[8]) R.d.R.G. Bd. 9 S. 334.

[9]) E.d.R.G. Bd. 22 S. 343.

[10]) E.d.R.G. Bd. 30 S. 170.

[11]) Ähnlich: Olshausen § 315 Nr. 7; Frank 315 IV 2.

Es ist nunmehr nur noch auseinanderzusetzen, was alles unter den Begriff des einzelnen bestimmten Transportes fallen kann.

Nach allgemeiner Ansicht[12]) fallen unter den Begriff eines Transportes einmal der Beförderungsgegenstand, das sind die von einem Ort zum andern zu befördernden Güter und Personen, dann aber die Beförderungsmittel, die wieder in Zugmittel — die Lokomotive mit Tender — und die eigentlichen Beförderungsmittel — die Waggons, Wagen oder Loren — verfallen. Nicht erforderlich für den Begriff des Transportes ist es, daß Zugmittel und Beförderungsmittel gleichzeitig vorhanden sein müssen; auch einzeln können sie wohl einen Transport verkörpern. So hat das Reichsgericht entschieden, daß eine einzelne Lokomotive mit Tender als Transport zu betrachten ist,[13]) ebenso aber auch ein einzelner Güterwagen, der am Güterschuppen zwecks Entladung steht.[14]) Es sind Zugmittel und Transportmittel in Verbindung oder auch einzeln als Eisenbahntransporte anzusehen, sobald sie sich zur maßgebenden Zeit in einer dem Zweck und Wesen des Eisenbahnbetriebes entsprechenden Weise in Verwendung befinden.[15]) „Transporte" sind nun die Zugmittel und Beförderungsmittel nicht nur dann, wenn sie sich im eigentlichen Beförderungsbetrieb auf der Fahrt nach ihrer Bestimmungsstation, also auf freier Strecke außerhalb des Bahnhofsgebietes befinden, sondern auch schon im Rangierbetrieb.[16]) Hieraus möchte man schließen, daß ein weiteres Erfordernis das wäre, daß sich der Transport in Bewegung befinden muß, eine Ansicht, die entgegen der allgemeinen Meinung von Meves[17]) vertreten wird, indem er ausführt, daß erst bei der Gefährdung eines sich in Bewegung befindlichen Bahnzuges oder einzelnen Transportmittels die gefährdende Handlung den Charakter einer allgemeingefährlichen annehme. Hiergegen ist anzuführen, daß

---

[12]) So: Olshausen § 315 Ziff. 8; Binding Bd. 2 S. 42; Hälschner Bd. 2 S. 644; Meves a. a. O. S. 26; Look a. a. O. S. 191.

[13]) Vgl. E.d.R.G. Bd. 22 S. 343.

[14]) R.d.R.G. Bd. 6 S. 74.

[15]) E.d.R.G. Bd. 12 S. 343.

[16]) E.d.R.G. Bd. 22 S. 344.

[17]) a. a. O. S. 199.

es auf die Bewegung nicht ankommt; auch ein zeitweiliges Stillstehen schließt den Begriff des „Transports“ nicht aus, wenn nur im Einzelfalle die Bestimmung der Ortsveränderung bestehen bleibt.[18]) So sind als Transporte anzusehen z. B. ein einzelner in der Entladung begriffener Güterwagen, der alsbald wieder einrangiert und weiter transportiert werden soll, oder auch mehrere beladene und zusammengekoppelte Eisenbahnwaggons, welche zum Zwecke der Einrangierung auf dem Nebengleise eines Bahnhofs stehen. Dagegen ist ein auf einem toten Gleise stehender leerer Güterwagen, den man für bestimmte Zeit außer Dienst gestellt hat, kein Transport, ebensowenig, wie die in dem Schuppen als Reserve stehenden Lokomotiven usw.[19])

Zweifelhaft kann des weiteren öfters sein, ob ein Gegenstand als Beförderungsmittel oder als Beförderungsobjekt anzusehen ist; maßgebend ist nach Ansicht des Reichsgerichts hierfür die jeweilige Beziehung, in der der Gegenstand zu der Eisenbahn und den die Bewegung auf ihr hervorbringenden Kräften steht. So können selbst Lokomotiven und Güterwagen, die unter anderen Umständen Zug- bezw. Transportmittel sind, zu bloßen Transportgegenständen werden, wenn sie z. B. zum Zwecke der Reparatur in den Zug einrangiert mitlaufen.[20]) Nicht erforderlich ist, daß der Transportgegenstand auf das Transportmittel verladen sein muß, sondern er kann sich in der gleichen Weise wie das Transportmittel auf den Schienen bewegen, ohne deshalb Transportmittel zu sein; so ist z. B. eine einrangierte, aber nicht angeheizte Lokomotive nur Transportgegenstand, sogar einen mit Rädern versehenen Lastenkran hat das Reichsgericht aus diesem Grunde für einen Transportgegenstand erklärt.[21])

Auf Grund aller dieser Ausführungen ist daher als Transport anzusehen nicht nur ein mit Personen und Gütern besetzter Eisenbahnzug, sondern auch einzelne Beförderungs- und Zugmittel, ohne das hierbei Personen gefährdet sein müssen.

---

[18]) So: Olshausen § 315 Ziff. 8; Binding Bd. 2 S. 42; Frank § 315 IV Nr. 1; Hälschner Bd. 2 S. 644; Supper S. 36; R.G.i.E. Bd. 11 S. 328.

[19]) So: Olshausen § 315 Ziff. 8.

[20]) E.R.G. Bd. 16 S. 66.

[21]) E.R.G. Bd. 16 S. 66.

Von einem anderen Gesichtspunkte aus gelten die Eisenbahnbediensteten, soweit sie, ihrem Dienste entsprechend, in irgendeiner Beziehung zu einem Transporte stehen, also insbesondere Schaffner, Zugführer, Bremser u. a. als Bestandteile eines konkreten Transportes, so daß die Gefährdung solch einer einzelnen Person als eine den Transport selbst gefährdende Handlung zu betrachten ist.[22]) Noch weitergehend stellt das Reichsgericht diesem Zugpersonal sogar das Rangierpersonal gleich, sobald es mit der Zusammenstellung eines Zuges beschäftigt ist.[23]) Dagegen ist festzustellen, daß alle anderen Personen, die nicht zu „einem" bestimmten Transport in Beziehung stehen, nicht Objekt einer Transportgefährdung sein können, so nicht die zur Beaufsichtigung der Bahnen und des Beförderungsbetriebs Angestellten.

Gleichgültig bleibt ferner die Zweckbestimmung, die der konkrete Transport hatte, also ob es sich um einen Transport für den öffentlichen Verkehr handelte, oder ob er nur z. B. zu Bau- oder Arbeitszwecken diente.

Auch die Art und Weise, wie der einzelne Transport in Bewegung gesetzt worden ist, bleibt ohne Belang, ob durch tote Naturkräfte oder durch Pferde oder sogar Menschen.

Nicht unter den Begriff eines Transportes sind dagegen nach der herrschenden Ansicht zu rechnen solche Fortbewegungsmittel auf der Eisenbahn, welche bestimmungsmäßig durch Menschenkräfte in Bewegung gesetzt werden, wie z. B. Draisinen, Rollwagen oder Eisenbahnfahrräder.[24]) Anderer Meinung ist allerdings Supper,[25]) der diese Fahrzeuge zu den Beförderungsmitteln gerechnet haben will, m. E. mit Unrecht, da diese Fortbewegungsmittel doch nicht als dem Eisenbahnbetriebe eigentümlich angesehen werden können.

---

[22]) E.R.G. Bd. 14 S. 135, Bd. 31 S. 198.

[23]) E.R.G. Bd. 42 S. 301.

[24]) So: Olshausen § 315 Ziff. 8; Binding S. 43; Liszt S. 516; Meyer-Allfeld Nr. 40, Frank IV 1; Look S. 190.

[25]) a. a. O. S. 35.

c) Begriff des „Ingefahrsetzens".

Der Wortlaut der §§ 315, 316 R.St.G.B. verlangt nun ein „Ingefahrsetzen" des Transportes.

Bei der Feststellung des Begriffs „Ingefahrsetzen" im Sinne dieser Paragraphen ist kein entscheidendes Gewicht auf den Umstand zu legen, daß diese Paragraphen in dem „Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen" überschriebenen Abschnitt XXVII des R.St.G.B. stehen. Allerdings sind in diesem Abschnitte solche Handlungen aufgeführt, mit deren Begehung die Wahrscheinlichkeit einer allgemeinen Gefahr für Menschen oder Sachen gegeben ist, trotzdem ist keineswegs die Folgerung zulässig, daß die Gemeingefährlichkeit oder auch nur die Gefährlichkeit ein Tatbestandsmerkmal für die sämtlichen, in jenem Abschnitt enthaltenen Strafbestimmungen sei. Bei näherer Prüfung der Tatbestände ergibt sich vielmehr, daß nur bei einigen (§§ 312, 313, 314) das Erfordernis gemeiner Gefahr aufgestellt ist, andere dagegen (§§ 323, 330) nur eine Gefahr für andere oder für das Leben eines andern erfordern, und mehrere (§§ 306, 307, 308, 309, 310, 311, 317, 318, 320, 327, 328, 329) von einer konkreten Gefahr gänzlich absehen. Es ist deshalb ohne Rücksicht auf die lediglich aus Gründen der Systematik hervorgegangene Überschrift des Abschnitts jede darin enthaltene Straftat aus dem Wortsinn, dem Grund und Zweck der Gesetzesvorschrift zu ermitteln. Die Gefährdung des Eisenbahntransportes setzt nun nach dem deutlichen Wortlaut der §§ 315, 316 R.St.G.B. nicht mehr, als eine Ingefahrsetzung des Transportes überhaupt, insbesondere also nicht eine sogenannte gemeine Gefahr voraus.[1])

Man muß daher für die Feststellung des Begriffs „Ingefahrsetzen" von anderen Erwägungen ausgehen.

Nach herrschender Auffassung zählt die Transportgefährdung zu den sogenannten konkreten Gefährdungsdelikten, d. h. zu denjenigen, bei denen die Gefahr zum Tatbestandsmerkmal erhoben ist, und zwar derart, daß von Fall zu Fall geprüft werden muß, ob aus der Handlung tatsächlich eine Gefahr entstanden ist. Denn nicht jede Handlung, welche die entferntliegende Möglichkeit einer

---

[1]) So Supper S. 38, 39.

zukünftigen Gefahr hervorzurufen imstande ist, darf als eine bereits existent gewordene Rechtsverletzung betrachtet werden, und es würde zu Härten führen, wollte man jede Handlung deshalb ahnden, weil sie an sich, vielleicht unter ganz anderen Verhältnissen, einen verletzenden Erfolg hervorbringen könnte. Wie sie jedoch geartet sein muß, damit wir sie als möglichen Träger einer Gefahr ansehen, läßt sich nur auf Grund der Erfahrung beantworten.

Der Begriff der „Gefahr", die im Strafrecht eine große Rolle spielt, ist in der Literatur sehr bestritten.[2]) Das Strafgesetz gibt an keiner Stelle eine Definition dieses Begriffs In der Literatur streiten insbesondere zwei Theorien miteinander, die objektive, hauptsächlich vertreten von Binding,[3]) Olshausen[4]) und Schütze,[5]) die lehrt, daß die Gefahr ein durch objektive Momente bestimmbarer Zustand sei, während die subjektive Theorie, vertreten namentlich von Buri[6]) und Hertz,[7]) eine objektives Dasein und objektive Wirkung der Gefahr in Abrede stellt, vielmehr behauptet, daß alles, was geschieht, sich nach dem Gesetze der Kausalität entwickelt, nach einem Gesetz, welches die strengste Bestimmtheit und den strengsten Zwang für das Geschehen nach jeder Richtung aufstellt. Nach einer dritten Ansicht, die von Liszt, Hälschner[8]) und Meyer-Allfeld[9]) vertreten wird, ist die Gefahr als Folge einer gefährdenden Handlung der Zustand, in dem unter den gegebenen und im Augenblicke der Körperbewegung hervortretenden Umständen nach unbefangenem Urteile die nahe Möglichkeit und damit die begründete Besorgnis gegeben ist, daß der Eintritt einer Verletzung erfolgen werde.[10]) Nahe möglich ist der Eintritt einer Verletzung, wenn dieselbe unter solchen Um-

---

[2]) Vgl. über den Begriff der Gefahr die ausführl. Behandlung bei Look S. 161 ff.

[3]) Normen 2. Aufl. S. 368 ff.

[4]) a. a. O. zu § 52 Nr. 7.

[5]) a. a. O. S. 506.

[6]) Im Gerichtssaal Bd. 40 S. 503 ff.

[7]) a. a. O. S. 73 ff.

[8]) a. a. O. Bd. 2 S. 596 ff.

[9]) a. a. O. S. 37.

[10]) So: Liszt: S. 130/31.

ständen, wie sie in dem betreffenden Falle vorliegen, in der Mehrheit der Fälle erfahrungsmäßig einzutreten pflegt. Mit dem Begriff der Gefahr hat sich schließlich auch das Reichsgericht beschäftigt, das insbesondere in der Entscheidung vom 11. März 1884[11]) hierzu folgendes ausführt:

„Das Begriffsmerkmal der Gefahr und des Ingefahrsetzens entzieht sich einer scharfen Abgrenzung. Die Begriffe sind dem allgemeinen Sprachgebrauch entnommen. Man bezeichnet damit einen Zustand, in welchem nach den zur Zeit bekannten Verhältnissen der Eintritt eines Schadens als wahrscheinlich zu gelten hat, oder, was dasselbe sagen will, eine naheliegende Möglichkeit, eine begründete Besorgnis eines Schadens vorliegt. Danach genügt zur Annahme einer Gefahr nicht die bloße, vielleicht noch so entfernte Möglichkeit, daß infolge einer Handlung ein Schaden eintrete, andererseits verlangt das Gesetz nicht einen hohen oder überhaupt einen bestimmten Grad von Wahrscheinlichkeit eines Schadens. Eine feste, für die unendliche Zahl aller denkbaren Fälle durchgreifende Abgrenzung zwischen der Möglichkeit und der Wahrscheinlichkeit eines Schadens läßt sich nicht ziehen; es muß daher im allgemeinen dem Tatrichter überlassen werden, unter Erwägung aller Umstände des einzelnen Falles zu entscheiden, ob eine Gefahr als vorhanden anzunehmen ist."

Eine in theoretischer Hinsicht befriedigende Lösung des Begriffs der Gefahr ist die Ausführung des Reichsgerichts nicht, jedoch muß man ihr zugute rechnen, daß sie für die Praxis die geeignetste Grundlage bietet, um unnötige Härten zu vermeiden. Es kommt also darauf an, daß der Schaden wahrscheinlich sein muß, dann erst besteht Gefahr. Es genügt hierbei, daß die Gefahr auch nur einen Augenblick bestanden hat, wenn sie auch dann durch glückliche Umstände beseitigt worden ist.[12]) Die Möglichkeit des Eintrittes eines Schadens stellt jedoch noch keine Gefahr dar. Des weiteren ist nicht erforderlich, daß sich die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines Schadens auf einen bestimmten Transport beziehen müsse, es genügt, wenn eine Gefahr für den Betrieb als wahrscheinlich gelten muß. Daß ein Schaden tatsächlich eintrete,

[11]) E.R.G. Bd. 10 S. 173.

[12]) E.R.G. Bd. 14 S. 135, Bd. 30 S. 178.

ist daher nicht nötig. Ebensowenig erfordert der Tatbestand der §§ 315, 316 R.St.G.B., daß die drohende Gefahr etwa eine Gemeingefahr für die auf dem Zuge befindlichen Personen und Güter ist; ausreichend ist auch eine Gefahr für die Unversehrtheit der Transportmittel,[13]) soweit diese in einer dem Wesen des Eisenbahnbetriebs entsprechenden Weise in Bewegung sind.

Das „Ingefahrsetzen“ kann nun nach dem Wortlaut des Gesetzes in zweierlei Weise erfolgen,

einmal durch Beschädigung der Eisenbahnanlagen, der Beförderungsmittel oder des sonstigen Zubehörs,

dann aber dadurch, daß auf der Fahrbahn durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise Hindernisse bereitet werden.

Wir wenden uns zunächst der ersten Art schädigender Handlungen zu.

1. Die Beschädigung der Eisenbahnanlagen, der Beförderungsmittel oder des sonstigen Zubehörs.

Der Begriff der Beschädigung ist hier in gleichem Sinne zu verstehen, wie in den §§ 303 ff. R.St.G.B., d. h. in der engeren wörtlichen Bedeutung,[1]) und setzt daher einen, wenn auch noch so geringen, mit einer Verletzung der Substanz verbundenen Eingriff in die Integrität einer Sache voraus;[2]) unerheblich bleibt hierbei, ob die Sache hierdurch für den bestimmungsmäßigen Zweck unbrauchbar wird, oder nicht, vielmehr kommt es lediglich darauf an, ob die Beschädigung so geartet ist, daß dadurch der Transport in Gefahr gesetzt wird. Eine physische Veränderung der Sache ist jedenfalls immer erforderlich. Daher kann es als Beschädigung nicht angesehen werden, wenn nur eine durch körperliche Einwirkung bedingte Beeinträchtigung der Brauchbarkeit einer Sache für die ihr eigentümliche Zweckbestimmung ohne jede Verletzung ihrer Substanz vorliegt,[3]) z. B. dadurch, daß Balken

[13]) So R.R.G. B. 3 S. 71.

[1]) So Kander S. 25.

[2]) So Supper S. 42; Olshausen zu § 303 Nr. 4a; Oppenhoff zu § 303 Nr. 8; Liszt S. 462; Meves S. 196 ff.

[3]) Diese Ansicht vertritt v. Schwarze a. a. O. zu § 303.

oder Steine auf die Fahrbahn gelegt werden. Diese Auffassung hat mit dem Begriff „beschädigen" nichts gemein und wird insbesondere noch dadurch widerlegt, daß sonst die andere Alternative der Gefährdung durch Bereiten von Hindernissen überflüssig gewesen wäre. Ebenfalls fällt nicht unter den Begriff des „Beschädigens", falls jemand bei einem auf abschüssiger Strecke stehenden Eisenbahnzug oder Wagen die Bremse aufdreht oder den vor den Rädern liegenden Hemmschuh vornimmt, so daß diese Fahrzeuge ins Rollen kommen.[4]) Hier bilden die Fahrzeuge nicht das Objekt der Gefährdung, sind also nicht als der zu gefährdende Transport anzusehen, sondern sie sind nunmehr das Hindernis selbst, das dem Betriebe bereitet wird.

Gegenstand der Beschädigung sind nun die Eisenbahnanlagen oder das Zubehör, von dem das Gesetz die Beförderungsmittel besonders nennt.

Unter „Eisenbahnanlagen" versteht man mit der herrschenden Meinung alle unbeweglichen Teile einer Eisenbahn, insbesondere den Schienenweg, und was zu diesem gehört,[5]) also den Ober- und Unterbau, die Tunnels, Brücken und Überführungen, Unterführungen, Durchlässe, weitergehend aber auch die Weichen und Stellwerke, durch deren Beschädigung sehr leicht Transportgefährdungen mit sehr erheblichen Folgen herbeigeführt werden können, da ihre Unversehrteit für die Aufrechterhaltung des ordnungsmäßigen Betriebs unbedingt erforderlich ist. Supper will den Begriff der „Eisenbahnanlagen" im Sinne der §§ 315, 316 R.St.G.B. sogar auf die Stationsgebäude samt Bahnsteigen ausgedehnt wissen,[6]) was m. E. nicht richtig ist, da zwischen einer Beschädigung dieser Bauanlagen und einer Transportgefährdung kaum ein Kausalzusammenhang bestehen kann, es sei denn, daß man mit dem Falle rechnete, daß Trümmer dieser Bauwerke auf die Gleisanlagen fallen würden; aber auch dann könnte man doch nur vom Bereiten von Hindernissen sprechen. Des weiteren gehören zu den „Eisenbahnanlagen" m. E. auch bei den elektrisch

[4]) So: E.R.G. Bd. 31 S. 199; and. Meinung Supper S. 42, 43.

[5]) So: Olshausen § 315 Nr. 9; Frank Nr. II; Binding S. 44; Eger S. 163; Look S. 188; Supper S. 41; Meves S. 194.

[6]) a. a. O. S. 41.

betriebenen Bahnen die Masten, sowie das ganze Leitungsnetz, ebenso wie bei den Drahtseilbahnen (nicht Schwebebahnen) das Drahtseil.

Als weiteres Objekt der Gefährdung bezeichnet das Gesetz die Beschädigung der „Beförderungsmittel". Dazu gehören die Lokomotiven mit Tendern und insbesondere die Wagen, die für die zu transportierenden Personen und Güter bestimmt sind. Dagegen sind Draisinen oder andere durch Menschenkräfte bewegte Transportmittel nicht als „Beförderungsmittel" anzusehen, weil als solche nur diejenigen in Betracht kommen, die in einer dem Eisenbahnbetrieb entsprechenden Weise in Bewegung gesetzt werden.

Unter den Begriff des „sonstigen Zubehörs" fallen alle diejenigen Gegenstände, die in unmittelbarer Beziehung zu dem Eisenbahnbetriebe stehen, also namentlich der Sicherung und Beaufsichtigung desselben dienen. Daß es sich hierbei nur um bewegliche Sachen handeln soll, wie Olshausen[7]) und Meves meinen, während die unbeweglichen zu den Eisenbahnanlagen gehören müssen, ist m. E. nicht erforderlich; der Unterschied ist nicht in dem Begriff der Beweglichkeit bezw. Unbeweglichkeit, sondern im Wesen des Ausdrucks „Zubehör" zu suchen. Es gehören also zum Zubehör Signalisierungsapparate, Signalscheiben, Läutewerke, Barrieren usw. und vor allem die Bahntelegraphen. Was letztere anlangt, so will sie Oppenhoff[8]) ganz ausschließen, da sie durch die §§ 317, 318 R.St.G.B. geschützt werden. Hiergegen wendet sich m. E. mit Recht Olshausen,[9]) der hervorhebt, daß, falls durch die Beschädigung von Eisenbahntelegraphen eine Eisenbahnbetriebsgefährdung hervorgerufen werde, sehr wohl Idealkonkurrenz von § 315 mit §§ 317, 318 R.St.G.B. vorliegen könne. Überdies kann auch eine Eisenbantransportgefährdung, hervorgerufen durch Beschädigung des Bahntelegraphen, gar nicht aus §§ 317, 318 R.St.G.B. bestraft werden, woraus sich schon die Unrichtigkeit von Oppenhoffs Ansicht ergibt.

[7]) a. a. O. § 315, 9b.
[8]) a. a. O. zu § 315, 3a.
[9]) a. a. O. zu § 315, 9b; ebenso Hälschner S. 645 Anm. 4.

Unwesentlich ist schließlich, in wessen Eigentum die gefährdeten Sachen stehen, da hier nicht die privatrechtlichen Beziehungen des Täters, sondern das öffentliche Interesse im Vordergrunde steht.

Unter welchen Umständen eine Verletzung der Eisenbahnanlagen, der Beförderungsmittel oder des Zubehörs eine Gefährdung bedingt, ist Tatfrage, die in jedem einzelnen Falle besonders zu prüfen sein wird.

2. Das Bereiten von Hindernissen auf der Fahrbahn durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise.

Das Hindernis muß auf der „Fahrbahn" bereitet werden, also nach allgemeiner Ansicht[1]) dem Raum zwischen den Gleisen und dem Luftraum neben und über diesem, soweit er vom Transport durchschnitten wird.[2]) Der weitere Bereich des Bahnkörpers gehört nicht dazu. Deshalb kann, wenn es sich um eine Hindernisbereitung durch körperliche Gegenstände handelt, solange dieselben nicht in den oben erwähnten Raum gebracht sind, nicht von einer Vollendung des Delikts, sondern nur von einem Versuch die Rede sein.

Die Hindernisbereitung kann zunächst durch falsche Zeichen oder Signale erfolgen. Binding[3]) und Supper[4]) nehmen an, daß es sich bei den Ausdrücken „Zeichen oder Signale" nur um einen Pleonasmus handle, daß beide dasselbe bedeuten. Anderer Meinung ist Meves,[5]) der unter „Zeichen" die optischen, unter „Signalen" die akustischen Benachrichtigungen versteht. M. E. ist die Ansicht ganz abzuweisen, daß das Gesetz mit diesen Ausdrücken dasselbe gemeint habe; vielmehr möchte ich unter „Signalen" die optischen Vorrichtungen (man spricht doch auch von Signalwärtern), und unter „Zeichen" alle anderen Benachrichtigungen verstehen, wie z. B. durch Trillerpfeifen oder Flaggen-

---

1) So: Binding S. 44, Oppenhoff § 315 Nr. 6a; Frank § 315 III Olshausen § 315 Nr. 10; Look S. 188; E.R.G. Bd. 15 S. 82 ff.

2) So: Klemm S. 34.

3) a. a. O. S. 44.

4) a. a. O. S. 48 Anm. 26.

5) a. a. O. S. 242.

oder Laternenwinken. Daß falsche Zeichen oder Signale auch durch andere als die Bahnangestellten gegeben werden können, liegt auf der Hand, da z. B. die Signalvorrichtungen oft weit außerhalb der Bahnhöfe stehen und Unbefugten leicht zugänglich sind. Wenn weiter Hälschner[6]) und Binding[7]) der Ansicht sind, daß durch falsche Zeichen oder Signale ein Hindernis nicht bereitet werden könne, sondern nur bewirkt werden könne, daß ein vorhandenes Hindernis als nicht vorhanden angenommen werde, so trifft das nicht immer zu. Es ist wohl denkbar, daß ein Transport durch ein falsches Signal oder Zeichen auf ein Gleis gebracht wird, wo er dann ein Hindernis für einen anderen Transport bildet.

Auf andere Weise können Hindernisse nun, wie im einzelnen der § 294 Abs. 1 des preußischen Strafgesetzbuches von 1851 aufgeführt hat, bereitet werden, durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen oder durch Verrückung von Schienen oder auf andere Weise; so kann auch ein die Gleise kreuzendes, gewöhnliches Fuhrwerk oder ein führerlos dahinrollender Wagen als Hindernis anzusehen sein; bezüglich des letzteren Falles sagt zutreffend das Reichsgericht,[8]) daß der Wagen zugleich ein Transport und Hindernis des Verkehrs auf der Eisenbahn ist und beide Eigenschaften nicht dadurch verliert, daß die Wirkungen dieses Hindernisses an ihm selbst sich geltend machen.

Das Hindernis muß stets ein äußerlich sichtbares, objektives sein, so daß die Anstellung eines unfähigen Beamten oder Bediensteten nicht genügt.[9])

Auch durch Handlungen gegen die auf dem Transport selbst befindlichen Personen können Hindernisse bereitet werden, die eine Transportgefährdung hervorrufen können. Während man nämlich bisher auf dem Standpunkt stand, daß das Abgeben eines Schusses oder das Werfen von Steinen auf einen fahrenden Zug nicht unter dem Gesichtspunkt der Transportgefährdung strafbar sei, hat das Reichsgericht in einer neuen Entscheidung vom

---

[6]) a. a. O. S. 645 Anm. 5.

[7]) a. a. O. S. 44.

[8]) E.R.G. Bd. 31 S. 199.

[9]) So: Olshausen § 315 Nr. 10.

15. Mai 1917 (E. Bd. 51 S. 77) nunmehr folgendes festgestellt:

„Die rechtlichen Voraussetzungen einer Beschädigungshandlung oder der Bereitung eines Hindernisses werden bei dem Werfen mit Steinen nach einem fahrenden Zuge regelmäßig nicht gegeben sein. Zwar kann mit der Beschädigung der Beförderungsmittel durch einen Steinwurf, mag sie eine Verletzung der mit dem Zuge beförderten Personen zur Folge haben oder nicht, das erste Erfordernis einer gefährdenden Handlung erfüllt sein. Es wird aber regelmäßig an dem zweiten Erfordenis einer dadurch hervorgerufenen Betriebsgefahr ermangeln. Wohl aber können die Merkmale der Transportgefährdung erfüllt sein, wenn das Zugpersonal selbst, insbesondere der Lokomotivführer durch die geworfenen Steine getroffen wird. In diesem Tatbestande kann zunächst rechtlich unbedenklich eine der Arten einer gefährdenden Handlung, nämlich die Bereitung eines Hindernisses auf der Fahrbahn gefunden werden. Das Gesetz erfordert nicht, daß die Hindernisbereitung auf der Fahrbahn selbst (dem Schienenwege und dem darüber befindlichen Luftraum) vorgenommen werde, vielmehr nur, daß sie dort ihre Wirkung äußert. Die Bereitung des Hindernisses kann eine mittelbare oder unmittelbare sein .... Es kann nicht zweifelhaft sein, daß die durch den Steinwurf verursachte Verletzung und dadurch herbeigeführte Störung der ordnungsmäßigen Bedienung des fahrenden Zuges die naheliegende Möglichkeit einer Betriebshinderung zum Schaden des Transportes schafft, womit auch das zweite Erfordernis einer Transportgefährdung erfüllt ist.“

Im vorliegenden Falle genügt es nach der Ansicht des Reichsgerichts, wenn der Täter den Vorsatz hatte, den Zug zu treffen; damit nahm er auch den Vorsatz auf, das Zugpersonal zu treffen.

Mit dieser Entscheidung hat das Reichsgericht dem § 315 St.G.B. eine neue Anwendungsmöglichkeit gegeben, während man bisher glaubte, daß es sich hier um eine Lücke im Gesetz handle.

Andererseits ist aber hervorzuheben, daß doch noch manche Tatbestände, die nach gesundem rechtlichen Empfinden als Transortgefährdung bestraft werden müßten, infolge des Wort-

laut des Gesetzes bisher nicht bestraft werden können; es handelt sich um die Fälle, wo z. B. die zu befördernden Personen selbst brennbare Stoffe bei sich haben, die, durch Unvorsichtigkeit zur Entzündung gelangt, den Zug in Brand setzen, wie es letzthin bei einem großen Eisenbahnunglück in Oberschlesien der Fall war, oder, falls unter falscher Deklaration Explosivstoffe versandt werden, die unterwegs explodieren und dadurch den Betrieb gefährden.

Dem hat anscheinend schon der neue Vorentwurf zum Strafgesetzbuch Rechnung getragen, indem er nur noch allgemein von der Gefährdung des Betriebes spricht und nicht mehr eine Aufzählung der verschiedenen Gefährdungshandlungen gibt.

II. Die allgemeine Eisenbahntransportgefährdung in subjektiver Hinsicht.

Strafbar ist nach geltendem Recht sowohl die vorsätzliche, wie die fahrlässige Transportgefährdung, die das Gesetz in je einem besonderen Paragraphen — § 315 und § 316 R.St.G.B. — behandelt.

a) Vorsatz.

Der Tatbestand des § 315 R.St.G.B. verlangt zunächst, wie unbestritten ist, daß die Beschädigung der Anlagen bezw. die Bereitung von Hindernissen vorsätzlich verübt sein muß. Dagegen streitet man darüber, ob die Gefährdung selbst eine vorsätzliche sein müsse, oder ob nicht vielmehr das Bewußtsein der Gefährdung genüge.

Die erstere Ansicht, die von Olshausen,[1]) Liszt,[2]) Binding,[3]) Hälschner[4]) und Rubo[5]) vertreten wird, schließt dies weniger aus dem — nach ihrer Ansicht nicht korrekten — Wortlaut des Gesetzes, das nach Olshausen richtiger lauten müßte: „Wer vorsätzlich den Transport dadurch in Gefahr setzt, daß er Eisenbahnanlagen . . . beschädigt," als aus dem Gegensatz zu § 316

[1]) a. a. O. § 315 Nr. 11.
[2]) a. a. O. S. 517.
[3]) a. a. O. S. 45.
[4]) a. a. O. Bd. II S. 646.
[5]) a. a. O. § 316 Nr. 2.

R.St.G.B., wo in bezug auf die Gefährdungshandlung zweifellos nach dem Wortlaut des Gesetzes Fahrlässigkeit verlangt wird.

Die andere Ansicht, daß das Bewußtein der Gefährdung schon genüge, findet ihre Vertreter in Frank,[6]) Oppenhoff,[7]) Berner,[8]) Meves,[9]) Supper[10]) und dem Reichsgericht,[11]) die allerdings auf verschiedenen Wegen zu diesem Resultat gelangen. Supper schließt dies daraus, daß er das Erfordernis des Bewußtseins der Gefährdung aus § 59 R.St.G.B. ableitet und von dem Täter, wenn auch nicht den Willen, so doch die Tatsache voraussetzt, daß ihm die gefährliche Folge seiner Handlung bekannt war. Meves und das Reichsgericht dagegen kommen zu ihrer Ansicht, indem sie von der Gemeingefährlichkeit ausgehen; wie aus dem Urteil vom 10. April 1880[12]) hervorgeht, brauche sich der Vorsatz des Täters nur auf die Vornahme der in § 315 bezeichneten Handlungen zu beziehen, und die Gefährdung des Transports nicht der direkte Zweck, sondern nur die dem Täter bewußte objektive Wirkung seiner Handlung zu sein. Es sei dieses überhaupt der Charakter der im 27. Abschnitt des R.St.G.B. bedrohten gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen. Die Motive erklärten, daß als strafbare Handlungen dieser Art diejenigen aufgeführt werden, mit deren Begehung die Wahrscheinlichkeit einer allgemeinen Gefahr für Menschen und Sachen gegeben sei. Die Schwere der Strafdrohung habe ihre Rechtfertigung darin, daß der Täter vorsätzlich die Handlung begehe, obgleich er sich ihrer Gemeingefährlichkeit bewußt sei.[13])

M. E. ist der ersten Meinung beizutreten, da mit dem Bewußtsein der Gefährdungshandlung praktisch auch immer ein Wollen derselben verbunden sein wird. Zu diesem Ergebnis kommt Hälschner,[14]) wenn er sagt:

---

[6]) a. a. O. § 315 Nr. 5.
[7]) a. a O. § 315 Nr. 1.
[8]) a. a. O. S. 644.
[9]) a. a. O. S. 45.
[10]) a. a. O. S. 201.
[11]) E.R.G. Bd. 31 S. 198; R.R.G. Bd. 1 S. 566.
[12]) R.R.G. Bd. 1 S. 566.
[13]) Ähnlich: Rotering S. 275.
[14]) a. a. O. Bd. II S. 646.

„Mit diesem Bewußtsein ist aber auch unvermeidlich das Wollen, Beabsichtigen der Gefahr gegeben, mag es sich dabei auch nur um eine eventuelle bestimmte Absicht handeln. Denn wer mit Bewußtsein den andern in Gefahr setzt, hat, wenn auch noch durchaus nicht die Absicht, seine Beschädigung zu verursachen, doch sicher die Absicht, ihn der Gefahr auszusetzen. Es ist daher Widerspruch in sich, hier zwar das Bewußtsein der Gefährdung zu fordern, dagegen den Vorsatz der Gefährdung für nicht erforderlich zu erklären, wie dies hier und in anderen Fällen in der Regel geschieht."

Es muß sich also der Vorsatz des Täters auf die Gefährdung erstrecken, dagegen ist die Absicht, durch die Gefährdung einen Schaden zu verursachen, nicht erforderlich, aber auch von dem Tatbestande des Delikts nicht ausgeschlossen.

Von dem Bewußtsein der Rechtswidrigkeit kann insoweit abgesehen werden, als im vorliegenden § 315 R.St.G.B. nicht gefordert wird, daß ein subjektives Recht verletzt wird; denn auch eine vom Eigentümer an seiner eigenen Bahn verübte Beschädigung kann nach § 315 R.St.G.B. bestraft werden, wenn sie vorsätzlich mit dem Bewußtsein der Transportgefährdung verübt ist;[15]) denn die Rücksicht auf das Leben bezw. Eigentum Dritter geht der eigenen Berechtigung vor.

Dagegen ist es selbstverständlich, daß die Handlung, um strafbar zu sein, eine bewußt schuldhafte und rechtswidrige sein muß;[16]) insofern kann man von dem Erfordernis der Rechtswidrigkeit sprechen. Es sind jedoch auch hier die sogenannten Schuldausschließungsgründe, wie Notstand usw., von Bedeutung. Daß bei fehlender objektiver Rechtswidrigkeit die Handlung z. B. eines Eisenbahnarbeiters, der eine neue Schiene einzulegen hat, nicht aus § 315 R.St.G.B. strafbar sein kann, liegt auf der Hand.

Vollendet ist daher das Delikt des § 315 R.St.G.B. mit dem Augenblick, in dem eine Gefahr für den Transport erwachsen

---

[15]) So: Hälschner Bd. II S. 646.
[16]) So: Olshausen § 315 Ziff. 11.

ist, ohne daß der Eintritt eines nachteiligen Erfolges für den Tatbestand selbst erforderlich wäre.

Eine Strafschärfung tritt gemäß § 315 Abs. 2 R.St.G.B. dann ein, wenn durch die Handlung eine schwere Körperverletzung oder der Tod eines Menschen verursacht worden ist. Hierbei genügt jeder ursächliche Zusammenhang zwischen der Handlung und dem eingetretenen Erfolge, auf eine Verschuldung kommt es dabei nicht an. Der Verletzte oder Getötete braucht nicht notwendig eine Person zu sein, die sich in dem betreffenden Zuge befand, es kann auch ein z. B. neben dem Bahnkörper gehender Sparziergänger, der zu dem gefährdeten Transport in keiner Beziehung stand, oder ein auf dem Nebengleise beschäftigter Arbeiter sein.[17]) Es gehört auch der Fall hierzu, daß die Verletzung erfolgte, weil die auf dem gefährdeten Zuge befindliche Person sich durch einen Sprung zu retten suchte, selbst wenn es ohne diesen nicht zu einer Verletzung gekommen wäre.[18]) Ging der Vorsatz des Täters jedoch weiter als auf die Gefährdung des Transportes, so konkurriert, je nachdem die weitergehende Absicht erreicht worden ist, die Transportgefährdung mit dem versuchten bezw. vollendeten Delikt, so z. B., falls die Tötung einer in einem Zuge befindlichen Person beabsichtigt war, die Transportgefährdung mit Mord bezw. Mordversuch.

b) Fahrlässigkeit.

Im Gegensatz zu der vorsätzlichen Transportgefährdung, bei welcher das Gesetz den Nachdruck auf die vorsätzliche Begehung der die Gefahr herbeiführenden Handlung gelegt hat, wird bei der fahrlässigen Transportgefährdung ausdrücklich Fahrlässigkeit hinsichtlich des Erfolges gefordert; es muß der Erfolg durch Fahrlässigkeit, also Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt herbeigeführt sein.

Ob nun von den Beschädigungshandlungen selbst bezw. dem Bereiten von Hindernissen nur die vorsätzlich begangenen für den Zweck des § 316 Abs. 1 R.St.G.B. in Betracht kommen, oder

---

[17]) So: Olshausen § 375 Ziff. 12; Frank Nr. VII.
[18]) So: Oppenhoff § 315 Ziff. 11; Schaper S. 897.

ob das Gesetz auch diese fahrlässig begangenen Handlungen inbegriffen wissen will, läßt es nicht erkennen. Nach dem Wortlaut des § 316 Abs. 1 R.St.G.B. müßte man annehmen, daß nur die vorsätzlich begangenen Beschädigungshandlungen durch ihn betroffen würden; danach müßten aber gerade die am häufigsten begangenen Fälle einer durch eine fahrlässige Beschädigung verursachten fahrlässigen Transportgefährdung unbestraft bleiben und das Gesetz hätte eine große Lücke, für die es keine Erklärung gäbe. Es ist daher mit der herrschenden Meinung[1]) anzunehmen, daß hier nur eine ungenaue Fassung des Gesetzes vorliegt, und daß mit den Worten „durch eine der vorbezeichneten Handlungen" lediglich die Begehungsmittel bezeichnet werden sollten, ohne Rücksicht auf das subjektive Verschulden. Es können daher für die Anwendung des § 316 Abs. 1 R.St.G.B. die Beschädigungshandlungen sowohl vorsätzlich wie fahrlässig begangen worden sein, Voraussetzung ist nur, daß die Gefährdung selbst fahrlässigerweise geschehen ist. Notwendige Voraussetzung bildet deshalb die Voraussehbarkeit der Gefährdung durch den Täter.[2]) Ob diese vorgelegen hat, muß natürlich Tatfrage bleiben; es wird also jedesmal geprüft werden müssen, welches Maß von Aufmerksamkeit nach den Umständen des Falles von der Urteilsfähigkeit und Einsicht des Täters gefordert werden muß, um Voraussehbarkeit des Erfolges anzunehmen.[3]) Macht daher der Täter zu seiner Entschuldigung geltend, daß ihm nicht bewußt gewesen sei, seine Handlung könne eine Gefährdung zur Folge haben, so wird ihm gemäß § 59 R.St.G.B. diese Unkenntnis zustatten kommen, wenn sie nicht selbst auf Fahrlässigkeit beruht.

Ebenso wie die vorsätzliche, kann auch die fahrlässige Transportgefährdung je nach den Umständen des einzelnen Falles eine einfache oder qualifizierte sein, wobei in letzterem Falle eine erhebliche Strafschärfung eintritt.

---

[1]) So: Olshausen § 316 Nr. 1; Frank § 316 Ziff. 1; Binding S. 46; Hälschner S. 648; Liszt S. 517; Meves S. 245; Eger S. 169; Supper S. 48.

[2]) E.R.G. Bd. 5 S. 234.

[3]) Supper S. 49.

B. Die besondere Eisenbahntransportgefährdung der im Eisenbahndienst angestellten Personen, § 316 Abs. 2 R.St.G.B.

Der Absatz 2 des § 316 R.St.G.B. behandelt einen Sonderdelikt, das nur von einem bestimmten Personenkreis begangen werden kann, nämlich von den zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen. Die Einfügung dieses Absatzes 2 war unbedingt erforderlich, besonders aus der Erwägung heraus, daß sonst gerade die Hauptmasse der Transportgefährdungen, deren Ursache in der Pflichtvernachlässigung, insbesondere der pflichtwidrigen Unterlassung einer Diensthandlung seitens eines Eisenbahnangestellten zu finden war, nicht hätte bestraft werden können; denn die §§ 315, 316 Abs. 1 R.St.G.B. beschränken sich ja nur auf die durch Beschädigten oder Bereiten von Hindernissen hervorgerufene Transportgefährdung.

a) Die objektiven Tatbestandsmerkmale.

Täter des Delikts aus § 316 Abs. 2 R.St.G.B. sind die „Angestellten" der Eisenbahn. Angestellter im Sinne dieses Paragraphen ist nach der herrschenden Ansicht jeder, der von einer zur Anstellung berufenen Person oder Behörde, wenn auch nur vorübergehend oder stellvertretungsweise, sei es auch nur gegen Tagelohn oder auf Kündigung oder beliebigen Widerruf bei einer Staats- oder Privatbahn entweder unter eidlicher oder anderer Form der Verpflichtung mit der Wahrnehmung einer der in Absatz 2 genannten Funktionen betraut worden ist.[1]) Hat dagegen eine unzuständige Behörde oder Person jemanden zur Leitung von Eisenbahnfahrten usw. angestellt, so liegt keine rechtmäßige Anstellung vor; begeht diese Person dann eine Pflichtvernachlässigung, so kann sie nicht nach § 316 Abs. 2 R.St.G.B. bestraft werden, da sie nicht zu den Angestellten im Sinne des Gesetzes gehört.

Des weiteren ist der Begriff der „Angestellten" nicht gleichbedeutend dem der Beamten in § 359 R.St.G.B., sondern er ist

[1]) So: Olshausen § 316 Nr. 4; Oppenhoff § 316 Nr. 3; v. Schwarze § 316 Nr. 3; Eger Bd. 2 S. 185; Look S. 202; Supper S. 51 R.R.G. Bd. 4 S. 870; Müller S. 54.

viel weitergehender. Ebenso darf kein Unterschied gemacht werden, zwischen den höheren und den niederen Beamten (im Sinne von Angestellten).

Daß der Angestellte mit der Wahrung sämtlicher in § 316 Abs. 2 R.St.G.B. genannten Obliegenheiten, gleichzeitig betraut ist, d. h. daß er „die Leitung der Eisenbahnfahrten und die Aufsicht über die Bahn u n d den Beförderungsbetrieb" hat, ist nicht erforderlich, wenn auch der Wortlaut dafür sprechen würde. Denn sonst wäre der ganze Absatz 2 überflüssig, da eine Vereinigung sämtlicher Funktionen in einer Hand zu den seltensten Fällen gehören würde. Es handelt sich auch hier nur um eine der vielen Ungenauigkeiten bei der Abfassung des Reichsstrafgesetzbuches, die im vorliegenden Falle der Gesetzgeber leicht dadurch vermieden hätte, daß er an Stelle von „und" das Wort „oder" gewählt hätte.[2])

Zu den „zur Leitung der Eisenbahnfahrten" angestellten Personen gehören nun alle diejenigen, die vermöge ihrer Anstellung darauf zu sehen und zu achten haben, daß bei einer Eisenbahnfahrt keine Gefahr und kein Schaden entstehe, wobei unter Eisenbahnfahrten die Bewegungen von Zügen und Zugabteilungen auf den Gleisen der Bahn, um jene an die zweckentsprechende Stelle hinzuleiten, zu verstehen sind.[3]) Und zwar handelt es sich hierbei nicht etwa nur um die höheren Beamten (etwa im Sinne: in leitender Stellung), sondern alle Personen sind inbegriffen, die überaupt mit der Zugleitung etwas zu tun haben. Es fallen also in diese Kategorie der Angestellten insbesondere die Stationsbeamten, Lokomotiv- und Zugführer, Bremser und Zugschaffner.

Unter den zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen sind des weiteren nach der Definition des Reichsgerichts[4]) diejenigen Personen zu verstehen, „die vermöge ihrer durch die Bahnverwaltung erfolgten Anstellung darauf zu sehen haben, daß beim Bahnbetriebe kein Schaden ge-

---

[2]) So Olshausen § 316 Nr. 4; Frank § 316, 2a; Supper S. 52; E.R.G. Bd. 5 S. 234.

[3]) So: E.R.G. Bd. 21 S. 15.

[4]) E.R.G. Bd. 5 S. 259.

schehe, die also die Bahnanlage und den Verkehr auf derselben zu überwachen haben". Das sind insbesondere Bahnhofsinspektoren, Streckenwärter, Bahnwärter, Weichensteller; und zwar gehören auch hierzu die höheren und niederen Beamten, also sowohl Vorgesetzte wie Untergebene dieses Bahnbetriebszweiges. Das Reichsgericht rechnet weiter noch zu dem Aufsichtsperonal die Bahntelegraphisten[5]) und die Wagenschieber.[6]) Bezüglich der Bahntelegraphisten könnte man die Erklärung des Reichsgerichts für ausreichend erachten, daß nämlich „der Bahntelegraph eine zur Aufsicht über den Beförderungsbetrieb bestimmte Einrichtung und ein mit dessen Bedienung beauftragte Person (Telegraphist) eine zur Aufsicht über den Beförderungsbetrieb angestellte Person ist; denn sie hat Signale und Telegramme abzugeben und die darauf eingehenden Antworten und Gegensignale zu prüfen". Dagegen sind m. E. die Wagenschieber nicht zum Aufsichtspersonal, sondern eher zu den zur Leitung der Eisenbahnfahrten bestimmten Personen zu rechnen; denn die Wagenschieber werden doch nur tätig im Rangierbetriebe und dieser gehört zu den „Eisenbahnfahrten", also müssen auch die in diesem Betriebszweige angestellten Personen, die das Rangieren ausführen und leiten, in die Klasse der zur Leitung der Eisenbahnfahrten Angestellten fallen.

Die Handlung des Täters muß in einer Vernachlässigung der ihm obliegenden Pflichten bestehen; sie braucht, wie oben bereits gesagt, weder ein Beschädigen noch ein Bereiten von Hindernissen sein.

Der Umfang der den einzelnen Kategorien von Eisenbahnangestellten obliegenden Pflichten ist im wesentlichen in den sehr eingehenden Reglements, Instruktionen und Dienstanweisungen usw. enthalten. Diese stellen jedoch, mögen sie auch auf Grund oder zur Ausführung von gesetzlichen Anordnungen erlassen seien, nicht Rechtsnormen dar, sondern sind vom Richter nur als Beweismittel bei der tatsächlichen Würdigung des Falls zu berücksichtigen.[7]) Diese Dienstvorschriften können nun natürlich nicht

---

[5]) R.R.G. Bd. 3 S. 816.

[6]) R.R.G. Bd. 5 S. 259.

[7]) So: E.R.G. Bd. 1 S. 125; Olshausen § 316 Z. 6; Look S. 205.

allen Anforderungen des praktischen Lebens genügen, es gibt auch ungeschriebene Verpflichtungen, die sich aus der Natur und den Verhältnissen des Wirkungskreises der betreffenden Angestellten von selbst ergeben und sich in erschöpfender Weise in den betreffenden Dienstvorschriften usw. nicht aufzählen lassen.[8]) So kann es also vorkommen, daß ein Widerstreit der Pflichten entsteht, indem die Pflichten in den Dienstanweisungen nicht etwa vorgehen müssen. Es hat dann der Angestellte zu entscheiden, welcher Pflicht er nachkommen muß, um einen Schaden zu verhindern. Wenn er dann die Anweisungen der Dienstvorschrift nicht inne hält, so ist er nicht strafbar. Das Reichsgericht[9]) hat z. B. mehrere Beamte von der Anklage der Pflichtvernachlässigung freigesprochen, die gegen ihre Dienstvorschrift die Bremsen gelockert hatten, weil sie so handeln mußten, um den Zug vor der Gefahr des Zerreißens zu bewahren.

Es kann jedoch auch vorkommen, daß eine Dienstvorschrift mit einer anderen Vorschrift oder einem Befehl eines Vorgesetzten in Widerspruch steht; dann hat der Angestellte nach eigenem Ermessen zu entscheiden, wobei hinsichtlich des letzteren Falles noch zu berücksichtigen ist, daß gegebenenfalls eine strafbare Handlung des Vorgesetzten in Frage kommen kann. Während also die Nichtbeachtung einer Instruktionsvorschrift nicht unter allen Umständen eine Pflichtvernachlässigung im Sinne des Gesetzes enthält, schließt andrerseits die Beachtung und Erfüllung aller Instruktionsvorschriften doch eine Pflichtvernachlässigung nicht aus.[10]) Dagegen ist verschuldete Unkenntnis der Dienstvorschriften als Pflichtvernachlässigung im Sinne des Gesetzes anzusehen.

b) Die subjektiven Momente im § 316 Abs. 2 R.St.G.B.

Nach dem Wortlaute des Gesetzes müssen die Angestellten durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten eine Transportgefährdung herbeigeführt haben. Die Vernach-

[8]) Supper S. 50, 51.
[9]) E.R.G. Bd. 20 S. 190.
[10]) R.R.G. Bd. 2 S. 511.

lässigung kann bestehen in einem bloßen Unterlassen oder in einer teilweisen Erfüllung der Pflichten oder in einem Abweichen oder gar Entgegenhandeln gegen die Pflichten.

Eine Pflichtvernachlässigung verlangt, daß dem Angestellten ein Verschulden zur Last fallen muß. Eine Pflichtvernachlässigung ist also nicht vorhanden, wenn der Täter, ohne daß ihn ein Verschulden trifft, außerstande ist, diejenige Pflicht, um die es sich handelt, zu erkennen und zu erfüllen,[1]) z. B. wenn er infolge mangelnden Intellekts eine Handlung unterläßt, die vorzunehmen nach Lage des Falls eigentlich seine Pflicht war, oder im Falle der Bestürzung.[2])

Welcher Art nun die Pflichtvernachlässigung sein muß, ob vorsätzlich oder fahrlässig, oder ob sie auch auf anderen Gründen beruhen kann, darüber enthält das Gesetz keine Angabe. In der Literatur wird diese Frage daher vielfach umstritten.

Die herrschende Meinung, die von Binding,[3]) Liszt,[4]) Olshausen,[5]) Frank,[6]) Supper,[7]) Look[8]) und dem Reichsgericht[9]) vertreten wird, ist der Ansicht, daß die Vernachlässigung sowohl in einer fahrlässigen, wie vorsätzlichen Nichterfüllung bestehen kann. Weiter geht Eger,[10]) der nur verlangt, daß die Transportgefährdung eine Folge der Pflichtvernachlässigung ist, zwischen beiden also objektiv ein ursächlicher Zusammenhang besteht. Auf die Möglichkeit, den eingetretenen Erfolg vorherzusehen, kommt es nach ihm nicht an; es genügt jede Pflichtvernachlässigung, gleich, auf welchen Gründen sie beruht, auch über Vorsatz oder Fahrlässigkeit hinaus.

---

[1]) So Olshausen § 316 Nr. 7; E.R.G. Bd. 9 S. 189, Bd. 22 S. 163.
[2]) Vgl. E.G.G. in Goltdammers Archiv Bd. 47 S. 376.
[3]) a. a. O. Bd. 2 S. 46.
[4]) a. a. O. S. 517.
[5]) a. a. O. § 316 Ziff. 7.
[6]) a. a. O. § 316 Ziff. 2d.
[7]) a. a. O. S. 53.
[8]) a. a. O. S. 204.
[9]) E.R.G. Bd. 22 S. 163, Bd. 30 S. 178.
[10]) a. a. O. S. 188.

Hälschner[11]) und Meves[12]) dagegen wollen nur eine fahrlässige Pflichtvernachlässigung gelten lassen, indem sie ausführen, daß es sich bei Vorsatz nicht mehr um Vernachlässigung, sondern um Verletzung einer Pflicht handelt.

Diese Ansicht ist jedoch schon m. E. deshalb unhaltbar, wenn man sich die Folgen vergegenwärtigt; es könnte nämlich dann die vorsätzliche Pflichtvernachlässigung nur mit Strafe belegt werden, wenn sie in der Gestalt einer der in § 315 R.St.G.B. bedrohten Handlungen auftritt.[13])

Es ist daher der herrschenden Meinung recht zu geben, nach der die Pflichtvernachlässigung sowohl eine fahrlässige, wie eine vorsätzliche sein kann.

Erforderlich ist für die Anwendbarkeit des § 316 Abs. 2 R.St.G.B., daß Kausalzusammenhang zwischen der Pflichtvernachlässigung und der Gefährdung vorhanden ist.

Ob irgendwelche subjektive Momente auf seiten des Angestellten hinsichtlich des Erfolges, also der Gefährdung, mitsprechen müssen oder nicht, ist ebenfalls in der Literatur Gegenstand des Streites.

Die herrschende Meinung, vertreten von Olshausen,[14]) Frank,[15]) Eger,[16]) Look[17]) und dem Reichsgericht[18]) verlangt weder Vorsatz noch Fahrlässigkeit des Täters in bezug auf die Gefährdung. Es genügt, daß durch die schuldhafte Fahrlässigkeit der Transport in Gefahr gesetzt worden ist, und es ist gleichgültig, ob der Angestellte die Transportgefährdung bei genügender Überlegung hätte voraussehen können (Fahrlässigkeit!), oder ob es ihm ganz unmöglich war, bei der Pflichtvernachlässigung eine Gefährdung vorauszusehen (kein Verschulden!); die herrschende Meinung begründet ihre Stellung damit, daß sie einmal auf den

---

[11]) a. a. O. Bd. 2 S. 648.
[12]) a. a. O. S. 246.
[13]) Look S. 204.
[14]) a. a. O. § 316 Nr. 5.
[15]) a. a. O. § 316 I 2d.
[16]) a. a. O S. 188.
[17]) a. a. O. S. 91.
[18]) E.R.G. Bd. 5 S. 234, Bd. 22 S. 163, Bd. 30 S. 178.

Gegensatz zwischen Absatz 1 und Absatz 2 § 316 R.St.G.B. hinweist, wo ausdrücklich nur im Abs. 1 Fahrlässigkeit hinsichtlich des Erfolges verlangt wird. Dann aber sei, wie insbesondere Loof ausführt, ein weiterer Grund in dem Zweck der Strafbestimmung zu finden, der dahingehe, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs dadurch zu erhöhen, daß pflichtvergessene Beamte nicht nur mit disziplinarischer, sondern auch krimineller Strafe belegt werden. Wollte man jedoch neben der Pflichtvernachlässigung als zweites Schuldmoment auch noch Fahrlässigkeit in bezug auf die Gefährdung erfordern, so wäre der Zweck des Gesetzes wesentlich beeinträchtigt; denn bei der verwickelten Gestaltung des Eisenbahnbetriebes wird der einzelne Angestellte nur selten in der Lage sein, alle möglichen Folgen einer Pflichtvernachlässigung vorauszusehen. Die Haftung, die durch die Ansicht der herrschenden Meinung geschaffen wird, ist nun eine sehr strenge, aber in Anbetracht der gemeingefährlichen Natur der Transportgefährdungen nur allzu berechtigt; es sollen eben durch die ihnen besonders leicht drohende schwere Strafe die Eisenbahnangestellten zu einer äußerst gewissenhaften Pflichterfüllung gezwungen werden.

Anderer Meinung sind Binding,[19]) Liszt,[20]) Hälschner,[21]) Meyer-Allfeld,[22]) von Ullmann[23]) und Supper,[24]) die von dem Täter Fahrlässigkeit in bezug auf den Erfolg verlangen. Auch sie ziehen ihre Schlüsse aus der Stellung des Absatzes 2 zu Absatz 1 § 316 R.St.G.B., kommen jedoch gerade zum entgegengesetzten Resultat als die herrschende Meinung, indem sie folgern, daß, da beide Strafbestimmungen in einem Paragraphen stehen, der an erster Stelle die fahrlässige Gefährdung behandelt und der ferner die gleiche Strafe androht, der Gesetzgeber auch im Absatz 2 hinsichtlich des Erfolges Fahrlässigkeit verlangt habe. Sie schließen weiter gerade aus der sich andernfalls ergebenden Härte

---

[19]) a. a. O. Bd. 2 S. 46.
[20]) a. a. O. S. 517.
[21]) a. a. O. Bd. 2 S. 648.
[22]) a. a. O. S. 614.
[23]) a. a. O. S. 88.
[24]) a. a. O. S. 54.

der Strafbestimmung für die Angestellten, daß dies doch nicht die Absicht des Gesetzgebers gewesen sein könne, die „über alle Gebühr angestrengten“ Angestellten, wie Binding sagt, auch noch kriminell für jede unvoraussehbare Folge einer Pflichtvernachlässigung haften lassen zu wollen.

M. E. ist der ersten Ansicht beizutreten, da die Interessen der Allgemeinheit ausschlaggebend sein müssen. Von unnötiger Härte kann überdies ja gar nicht die Rede sein, da die kleinen durch Pflichtvernachlässigung verursachten Vergehen in der Regel nur im Disziplinarwege bestraft zu werden pflegen, ohne daß hier erst eine Mitwirkung des Gerichts stattfindet.

Schlußbemerkungen.

Die Strafen, welche für die Begehung der Delikte aus den §§ 315, 316 R.St.G.B. angedroht sind, sind bei vorsätzlicher Transportgefährdung Zuchthaus bis zu 10 Jahren, und bei fahrlässiger Gefängnis bis zu 1 Jahre oder Geldstrafe bis zu 900 M. Strafschärfungsgründe sind bei vorsätzlicher Begehung die Verursachung einer schweren Körperverletzung (Zuchthausstrafe nicht unter 5 Jahren) und des Todes eines Menschen (Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe). Bei der fahrlässigen Begehung kommt dagegen nur der letzte Grund strafschärfend in Betracht und ist alsdann auf eine Gefängnisstrafe von 1 Monat bis zu 3 Jahren zu erkennen.

Die Strafen der fahrlässigen Transportgefährdung kommen des weiteren ebenfalls für die besonderen Delikte der Bahnangestellten zur Anwendung.

Für letztere hat das Gesetz jedoch noch eine besondere Nebenstrafe durch den § 319 R.St.G.B. eingeführt, demzufolge ein solcher Angestellter im Falle der Verurteilung aus §§ 315, 316 R.St.G.B. zugleich für unfähig zu einer Beschäftigung im Eisenbahndienst oder in bestimmten Zweigen dieses Dienstes erklärt werden kann.

Zur Sicherung der Durchführung der Bestimmungen des § 319 R.St.G.B. dient dann noch der § 320 R.St.G.B., der bestimmt, daß die Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft, welche nicht sofort nach Mitteilung des rechtskräftigen Erkenntnisses die Entfernung des Verurteilten bewirken, mit Geldstrafe bis zu 300 M. oder mit Gefängnis bis zu 3 Monaten zu bestrafen sind.

Die gleiche Strafe soll nach Absatz 2 dieses Paragraphen die zum Eisenbahndienst für unfähig Erklärten treffen, wenn sie sich nachher bei einer Eisenbahn wieder anstellen lassen, sowie diejenigen, welche ihn wieder angestellt haben, obwohl ihnen die erfolgte Unfähigkeitserklärung bekannt war.

Lebenslauf.

Am 7. August 1887 in Breslau als Sohn des Fabrikbesitzers Guido Simon geboren, evangelischer Konfession, preußischer Staatsangehörigkeit, besuchte ich zunächst die höhere Knabenschule von Herrn Dr. Mittelhaus und alsdann das städtische Johannesgymnasium in Breslau, wo ich Ostern 1908 das Reifezeugnis erhielt. Ich studierte sodann an der Breslauer Friedrich Wilhelms-Universität bis Sommersemester 1912 Rechts- und Staatswissenschaft und bestand am 30. Juli 1912 am dortigen Oberlandesgericht das Referendarexamen, sowie am 3. August 1912 an der Universität Breslau das mündliche Doktorexamen.

Walter Simon, Referendar.